



ATT GESTALTA FÖR LIVFULLA GATOR

Ett utvecklingsförslag för Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping, med tidsdimensionen i fokus

JOSEFINE SVENSSON
AVDELNINGEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR
EXAMENSARBETE VID LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET, UPPSALA 2015

ATT GESTALTA FÖR LIVFULLA GATOR: ETT UTVECKLINGSFÖRSLAG FÖR SLÖJDGATAN-SVEAGATAN I LINKÖPING, MED TIDSDIMENSIONEN I FOKUS

DESIGNING VIBRANT STREETS: A DEVELOPMENT PROPOSAL FOR SLÖJDGATAN-SVEAGATAN IN LINKÖPING, SWEDEN, FOCUSING ON TEMPORAL DESIGN ASPECTS

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitektprogrammet

EX0504 Självständigt arbete inom landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2

© 2015 Josefine Svensson, e-post: jo.am.svensson@gmail.com

Titel på svenska: Att gestalta för livfulla gator: Ett utvecklingsförslag för Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping, med tidsdimensionen i fokus

Title in English: Designing vibrant streets: a development proposal for Slöjdgatan-Sveagatan in Linköping, Sweden, focusing on temporal design aspects

Handledare: Susan Paget, SLU, Institutionen för stad och land

Examinator: Per G. Berg, SLU, Institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Tuula Eriksson, SLU, Institutionen för stad och land

Omslagsbild: Folkliv på Las Ramblas i Barcelona, foto: Josefine Svensson

Upphovsrätt: Samtliga fotografier, kartor och illustrationer i arbetet publiceras med upphovsmannens medgivande.

Arbetets fotografier, kartor och illustrationer är producerade av författaren där inget annat anges.

Originalformat: A3

Nyckelord: livfull gata, stadsutveckling, föränderlig kant, gradvis utveckling, gestaltning över tid

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

FÖRORD

När jag som 18-åring flyttade till London föll jag snabbt för dess myllrande gatuliv och stora mångfald av rika stadsmiljöer. En stark kontrast till det radhusområde i utkanten av Linköping där jag vuxit upp, som var funktionsseparerat i sann 70-talsanda och därtill ganska enformigt i karaktären.

Redan då hade jag börjat fundera på att bli landskapsarkitekt i framtiden och egentligen är jag inte förvånad att jag nu sitter här med ett färdigt examensarbete, som fokuserar just på frågor om livfulla, myllrande stadsmiljöer.

Ju längre fram i utbildningen jag kommit, desto mer har jag förstått att min drivkraft inom landskapsarkitekturen är att kunna bidra till en trivsam vardag för människor. Detta genom att vara med att skapa välfungerande och inspirerande offentliga miljöer på sådana platser där folk vistas, mer eller mindre frivilligt, i sin vardag.

Tanken om den livfulla gatan, och gestaltningen av den, har funnits med i bakhuvudet under hela utbildningen, och jag är glad över att ha fått fördjupa mig i ämnet under examensarbetet.

Jag förstod redan från början att det skulle vara en utmaning att samla mina tankar till ett konkret projekt, och det har bitvis varit tufft på vägen. Därför vill jag tacka min fantastiska handledare Susan, som alltid kunnat läsa av vilket stöd jag har behövt, må det vara positiv peppning, eller konstruktiv kritik. Jag vill också tacka Bjerking i Uppsala som erbjöd mig en skrivbordsplats när arbetet kändes som tyngst. Särskilt tack också till Mathias Andersson på Bjerking, som hjälpe mig med GIS-underlag från Ordnance Survey och till Niklas Invall på Bjerking för rådgivning om trafik. Tack också till mina fina vänner och familj för support och uppmuntran under arbetets gång.

SAMMANDRAG

Gator är viktiga offentliga stadsmiljöer, och livfulla sådana är viktiga ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Gator är transportstråk med sociala kvaliteter och livfullhet innebär närvaro av människor. Gestaltning av livfulla gator handlar alltså om att skapa gator som människor väljer att vistas på och röra sig längs.

Människor väljer att vistas på platser de finner attraktiva (Gehl, 2003, s 7-12), och det krävs lång tid och samverkan med brukare för att åstadkomma sådana platser (Thwaites et al. red., 2007, s 17-26). I nya projekt idag arbetar många med utformningsaspekten för att försöka åstadkomma goda sociala, och därmed livfulla, miljöer, men långa tidsdimensioner används sällan. Därför, säger Thwaites et al. red. (2007, s 17-25), fungerar många av dessa miljöer inte särskilt bra socialt på lång sikt. Detta examensarbete syftar till att undersöka om och hur man kan involvera en längre tidsdimension som tillägg till socialt attraktiv gestaltning, och på det sättet bidra till att skapa livfulla gator.

Jag studerade först ett referensobjekt: en idag livfull gata som utvecklats över lång tid. Inspirerad av dess utvecklingssätt och utseende tog jag fram ett arbetssätt som var tänkt att kunna bidra till att skapa en livfull gata över en längre tidsperiod än man vanligen använder i stadsutvecklingsprojekt idag. Arbetssättet prövades på Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping och gav ett utvecklingsförslag för gatan, i syfte att utveckla den till ett livfullt stråk.

Referensobjektets utveckling undersöktes genom kartöverläggsstudier av historiska kartor. Resultaten därifrån, samt litteratur, låg till grund för mitt arbetssätt. Referensobjektets utseende studerades genom inventering och kopplades till litteratur för validering. Resultaten därifrån låg till grund för gestaltningen i utvecklingsförslaget. I utvecklingsförslaget prövade

jag att använda mitt arbetssätt och inspirationen från referensobjektet. Det intressantaste i mitt arbete är inte själva utvecklingsförslaget, utan frågorna som väcktes under arbetet.

Tidsdimensionen visade sig problematisk i samband med gestaltning. Dels måste man försöka förutspå framtiden, vilket ingen kan. Det borde utgöra argument för att gå försiktigt fram med exploatering likt jag gjort i mitt utvecklingsförslag. Dels är dagens planeringssystem inte anpassat för att involvera en lång tidsaspekt. Att arbeta som jag föreslagit är därför svårt i praktiken idag, trots de fördelar det verkar kunna ge. Genom arbetet med mitt förslag har även nödvändigheten av samarbete mellan byggnads- och landskapsarkitekter samt planerare av alla slag för att kunna uppnå livfullhet gjorts tydlig. Likaså gäller samverkan med gatans brukare.

SUMMARY

Vibrant streets are attractive features in our cities as well as being important for social sustainability in urban areas. A vibrant, or lively, street means a street that feels attractive due to the presence of people. Designing vibrant streets therefore means designing streets where people wish to spend time. Gehl (2003, pp 7-12) says that people spend time in places they find attractive, and Thwaites et al. red. (2007, pp 17-26) further say that it takes time and user participation to create places that are attractive to the people who use them. These assertions are the prerequisites for this thesis, which aims at exploring how landscape architects can be involved in the process of creating vibrant streets.

Background

Historically there have been two major ways for streets to develop. First the traditional way, before the Industrial Revolution, when cities grew incrementally and the desire was to keep building entrances as close to the transport routes as possible in order to shorten people's walking distances. Streets that have developed this way usually have a distinct street section, where the street is defined by its surrounding buildings. They are also generally rather small-scale and rich in detail.

Secondly, there was the modernist way, which became the norm after WWII, when thorough plans were made before large scale developments were built. Buildings should not align the transport routes which were to be dominated by car traffic. Streets that have developed this way became transport routes between plain, large scale building blocks set freely in space, not defining the street very clearly.

In recent decades traditional ideas on how to build cities have come in to fashion again after modernist environments have suffered severe criticism about often becoming dull, unsafe and dead.

Thwaites et al. red. (2007, pp 17-25) explain that in new projects trying to achieve urban environments with traditional qualities, the main focus has been on the visual qualities such environments usually have. The temporal aspect is hardly ever being taken into account.

My study

In this thesis, therefore, my aim was to incorporate the temporal aspect, as well as the visual ones, into a design approach. The design approach I developed I then tried out on the street Slöjdgatan-Sveagatan in Linköping, Sweden; a street that is currently undergoing a transformation from a small-scale industrial street into an urban, vibrant one, in order to see what could happen when one tries to incorporate a temporal dimension into street development today.

Method

To develop my design approach I investigated how vibrant streets may have been developed and what a vibrant street usually looks like by studying a model street, Sharrow Vale Road in Sheffield, UK. Sharrow Vale Road is vibrant today and has developed incrementally for a long period of time.

Historical maps were used to see in what way the street had changed over time since it started urbanising in the late 1800s and how long that took. Background literature was used in addition to this in order to form a time-conscious design approach for street development. A thorough field survey, for which the results were validated using relevant literature, was carried out to distinguish architectural features common to vibrant streets. These results were used as specific design guidelines in my design approach. This research forms the first part of my thesis.

The second part of my thesis consists of the trying out of my design approach and is the main product of the thesis. This I did as a regular design project, carrying out survey and analysis for Slöjdgatan-Sveagatan, which informed a vision and a programme for a design proposal for the street. All this was carried out according to the design approach I had developed in the first part of the thesis.

Results

According to the model street I studied, 30-70 years is a sufficient period of time for a vibrant street to develop. During this time buildings were added in clusters all along the street's extension, first near important crossing points and existing attractions. After this development period there were still gaps along the street for infill development to be added later on. Hardly any buildings were demolished since the street started urbanising. According to literature, traditionally developed streets have gained strength from being developed slowly and gradually, with users and developers working closely together with an openness to future changes.

These results were carried through to my design approach by separating the development process into several independent phases, thus making gradual development possible, with an openness to future changes. Each phase consists of producing or revising a vision, producing a programme and master plan for the whole street as well as a settling period after the development has been built, before the next phase is started. This makes the design approach similar to a regular design approach today, which makes it usable, and at the same time it provides good conditions for participative processes (e.g. to inform aims in the vision). A percentage of available development space along the street must always be left to the next phase. I suggest 4 phases of about 7.5 years each, which gives the street a complete development time of around 30 years. After this time the street should, for the first time, have a similar building quota and character to the one in the vision, forcing the process to be slow and reducing the need for demolition during the development process.

In this thesis I present a detailed proposal only for the first of these phases, as the idea is that the next phase is to be informed by new knowledge about the area and the people who inhabit it after user dialogues and analyses carried out in that phase. I do, however, present a possible future situation for the street in order to more fully describe my design approach.

From the field survey of the model street validated by literature it was found that several design aspects were deemed important when aiming to create vibrant streets. Most importantly buildings and street need to work together to create transitional edges along the street, as those are the particular physical parts of the street where most social activity takes place. Richness in detail, variety in size, character and function as well as transparency and active frontages are all important features for this. Other important design aspects in order to create vibrant streets are integrating them into the surrounding street pattern and make them an attractive thoroughfare, providing visually present and accessible greenery and preserve and incorporate historical features into the design, to form connections to the street's past.

The design proposal of Slöjdgatan-Sveagatan's first phase was therefore focused on creating new nodes to attract people to stay in the area, providing an attractive pedestrian and cycling path for more people to pass through it and adding value to existing greenery and building structures in order to achieve attractive greenery and to secure historical connections for the future. In addition to this, creating traditional edges was a very important focus point of the design proposal.

The possible future situation shows a vibrant street, almost fully developed, where motor traffic has been almost extinguished. The street has therefore changed into a green recreational area, where walking, cycling and airborne trains are the main means of transport. In large areas along the street, and on building roofs and walls, food is grown, as local food supply is expected to become of more importance than it is today. An important point to make is that this possible future situation is only one out of many possible future outcomes for my design of Slöjdgatan-Sveagatan, and should not be seen as part of the design proposal. It is merely a way of explaining what could become of the street in the future when using my design approach.

Main conclusions

It has become obvious to me that the temporal aspect of design is complicated. Firstly, working on the possible future situation showed me how many assumptions one has to make when designing for a future scenario. It is difficult to know anything about values, ideals and possibilities except those that exist in the present. Therefore designing for the future is always guesswork. As buildings have an expected lifespan of about 100 years, it would be wise, I think, to go about development more slowly and leave more gaps for adjustments than what is normally done today. That is what I have tried with my design approach and coincidentally working with it in a way I do not really propose (i.e. showing a future scenario) has thus shown me my approach (when not presenting a future scenario) has some important qualities.

It is also obvious, however, that the use of a more long-running temporal aspect is very difficult to achieve while the Swedish planning system is structured the way that it is today. It is hard to see how a proposal like mine could be possible financially, with four or more rounds of planning before the area is satisfyingly developed.

This means that the main product of my thesis, the development proposal for Slöjdgatan-Sveagatan, is not as interesting as the questions it raises.

It seems clear to me that the temporal aspect is a very important one in order to produce lively streets and cities, and therefore something must be done to the planning system if we want to achieve this in the future. My work cannot attempt to make any suggestions as to what such changes should be, but I think the logical follow up to this thesis would be to start researching that.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	3				
Sammandrag	4				
Summary	5				
I. INLEDNING	8	2. FÖRSTUDIE	14	3. UTVECKLINGSFÖRSLAG	30
INTRODUKTION	9	OM REFERENSOBJEKTET	15	OM SLÖJDGATAN-SVEAGATAN	31
BAKGRUND	9	KARTÖVERLÄGG	16	INVENTERING OCH ANALYS	33
PROBLEMATISERING	10	Bebyggelseutveckling över tid	16	Väggar	34
SYFTE OCH MÅL	10	Bebyggelse och läge	18	Golv	36
FRÅGESTÄLLNING	10	Sammanfattning	18	Struktur	37
PRODUKT OCH MÅLGRUPP	10	INVENTERING OCH LITTERATUR	19	Vegetation	38
AVGRÄNSNINGAR	10	Väggar	20	Karakitär	39
BEGREPPSDEFINITIONER	11	Golv	23	Sammanfattning	40
METOD	12	Struktur	24	VISION	41
Översikt	12	Vegetation	25	PROGRAM FÖRSTA SKEDE	43
Förstudie	12	Karakitär	26	Tre huvudsakliga programpunkter	44
Utvecklingsförslag	13	Sammanfattning	27	FÖRSLAG FÖRSTA SKEDE	45
LÄSANVISNINGAR	13	FRAMTAGANDE AV ETT ARBETSSÄTT	28	1. Fyra noder	46
				2. Ett attraktivt stråk	47
				3. Förädling och komplement	48
				En föränderlig kant ger plats för livfullhet	49
				Förslaget i detalj	50
				EN MÖJLIG UTVECKLINGSVÄG	53
				ETT MÖJLIGT FRAMTIDSSCENARIO KRING	
				ÅR 2045	54
				Ett möjligt framtidsscenario i detalj	55
				4. DISKUSSION	58
				ÅTERKOPPLING FRÅGESTÄLLNINGAR	59
				ANGÅENDE MITT FÖRSLAG	59
				ÖVRIGA TANKAR	62
				SLUTORD	62
				REFERENSER	63

I. INLEDNING

INTRODUKTION

Var manifesterar sig inte själva essensen av en stad, som på livfulla gator. Där man kan handla sin morgontidning, känna doften av kaffe och nybakat bröd, där någon rastar hunden och någon annan tar en springtur. Där man hejar på grannen, eller butiksägaren man känner igen. Där kontorsarbetarna kommer ut på lunchen och där ljuden från cykelmekanikern hörs i bakgrunden. Där ungdomarna hänger i sin hörna, och barnen leker bland träden och blomurnorna medan föräldrarna småpratar om hur dagen har varit.

Men också där man kan sätta sig en stund och fundera eller bara titta på vad som försigår. Där träden susar och man hör fåglarna kvittra. Massor att se, ansikten, skyltar, detaljer. Ett äldre par som sätter sig bredvid en och byter några ord.

Allt det där, som framför allt karaktäriseras av en enda sak; närvaron av andra människor.

Folkliv är något starkt förknippat med det urbana (Carmona et al., 2010, s 24). Staden som fenomen är sprungen ur människors behov att mötas och samarbeta, från början främst för ett effektivt försvar och möjligheter till handel. Idag ser världen annorlunda ut. Vi försvarar oss inte längre genom starka befästningsmurar och vi kan få tag i nästan allt vi vill via internet utan ett direkt behov att mötas. Trots detta är inflytten till städerna större än någonsin. Folkliv, kan det konstateras, attraherar (Gehl, 2003, s 27).

Gator utgör en stor procent av städernas offentliga rum (Moughtin, 2003, s 133). Det är här som människor transporterar sig, möts och växlar mellan vistelse i privat och offentlig miljö. Att skapa livfulla gator utgör därför ett viktigt led i att åstadkomma en livfull stad.

Hur livfullhet åstadkoms i staden finns det olika teorier om. Den danske arkitekten Gehl (2003, s 7-12), menar att miljöer som människor upplever som attraktiva lockar till vistelse. Vistelse utgör i sin tur förstås grunden för livfullhet. Thwaites et al. red. (2007, s 17-26) menar vidare att det krävs en tidsdimension för att åstadkomma attraktiva, och därmed i förlängningen livfulla, platser. Tid behövs för att knyta sociala kontakter, och för att etablera sammanhang med övriga staden. Tid möjliggör

även en gradvis anpassning av arkitekturen efter platsens brukares önskade aktiviteter, upplevelser och funktioner.

Trots att livfullhet är ett tydligt mål hos majoriteten av dagens stadsutvecklingsprojekt är tidsaspekten frånvarande i planerna för många av dessa. I det här examensarbetet utgår jag dels från Gehls tankar om att en gata blir livfull för att människor trivs med att vistas där, och dels från Thwaites tankar om att det krävs en gradvis förändring över tid för att uppnå trivsamma miljöer. Jag vill pröva hur man kan planera och gestalta för en livfull gatumiljö, genom att särskilt beakta tidsdimensionen.

BAKGRUND

Först lite bakgrund om gatan som begrepp samt hur gator sett ut och bildats historiskt.

GATA OCH GATURUM

En gata är en offentlig rumslighet som avgränsas på två motsatta sidor, men är öppen i längsriktningen.

Gatan har två huvudsakliga funktioner: passage och vistelse. Liksom en väg är gatan ett kommunikationsstråk och ska ge goda förutsättningar för dess brukare att röra sig längs den. Gatan är dock också, till skillnad från vägen, en plats med viktiga sociala funktioner (Moughtin, 2003, 129-133). Människor möts, stannar upp och vistelse på gatan uppstår. En väl fungerande gata ska alltså ge goda förutsättningar dels för passage, och dels för att stanna upp och vistas.

Sveriges kommuner och landsting et al. (2007, s



Bild 1. Principsektion för ett typiskt gaturum.

57), definierar i stadsutvecklingshandboken Trafik för en attraktiv stad, ett gaturum som “Ett visuellt avgränsat rum där gatan är golvet och bebyggelse, murar eller grönytor utgör väggarna.”

De två begreppen gata och gaturum är därmed snarlika. Begreppet gaturum omfattar dock enbart de fysiska aspekterna som definierar en gata, man kan säga att det utgör *scenen* eller *kulissen* för det som utspelar sig på gatan. Begreppet gata inkluderar även de funktioner som gatan har, samt vad som försigår där. I den här uppsatsen använder jag begreppet gata genomgående och om jag någon gång enbart syftar på gatans fysiska aspekter poängterar jag detta om det har betydelse, annars anser jag att detta ryms inom begreppet gata.

En gata bildas genom placering av avgränsande element kring en transportled. I tät stadsmiljö består gatans avgränsningar av många olika element. Några exempel är torg, grönytor och parkeringsplatser, men vanligast, och mest rumsligt avgränsande, är ändå byggnader. Därför har det stor betydelse för en stadsgatas funktion och karaktär när, var och i vilken takt byggnaderna som omger dem uppförs, hur de placeras och vilken utformning de får.

TRADITIONELL UTVECKLING

Historiskt sett har våra städer utvecklats mycket långsamt, genom små förändringar och tillägg över lång tid (Frey, 2007, s xiii). Innan industrialiseringen var möjligheterna för stadsbyggande begränsade både genom byggnadsteknik och transport, skriver Carmona et al. (2010, s 21), eftersom tekniska inventioner vi idag använder för rationellt, storskaligt byggande, samt effektiv transport av material och arbetskraft inte hade uppfunnits. Det innebar att bebyggelse tillkom i den takt man kunde bygga för hand, i den skala som då var tekniskt möjlig, och med lokalt producerade material. Det innebar också att bebyggelse lokaliserades med fasaderna direkt mot gatuliv för att underlätta transport till och från husen (Kostof, 1992, s 294). Likaså dimensionerades gaturummen utifrån det dominerande trafikslaget: fotgängarna, vilket gjorde korta avstånd, och följaktligen småskaliga gator ideala. Gatunätsstrukturen har skiftat under den här perioden, från den oregelbundna medeltidsstrukturen, där gatorna var anpassade efter landskapets form

och närmsta sträckan mellan olika målpunkter, till renässansplanerna, där gatustrukturen var geometriskt organiserad enligt strål- eller rutnät, något som krävdes för effektivare försvar och krigföring (Carmona et al., 2010, s 23-31). Gemensamt för den traditionella stadens gator är dock den typiska, tydliga gatusektionen, med bebyggelsens fasader dikt an mot gatan på båda sidor, samt småskaligheten, detaljrikedomen och den lokala anknytningen som den hantverksmässiga byggtekniken och materialanvändningen gav upphov till.

Trots att man redan sedan medeltiden reglerat utformning av bebyggelse och gator, fanns det ingen regelrätt planering förrän under den senare industrialiseringen, i Sverige kring år 1900 (Nyström, 2003, s 122). Det innebar en stor öppenhet inför framtida utvecklingsmöjligheter under den traditionella eran, vilket i sin tur innebar inbyggda förändringsmöjligheter under utvecklingens gång, ifall förutsättningar eller ideal ändrades, en så kallad självreguleringsfunktion (Carmona et al., 2010, s 259). Det fanns också en nära anknytning mellan stadens utformning och dess brukare som gjorde att byggnadsutformning och beslutade förändringar var förankrade på platsen och knöt an till historiska värden och befintliga strukturer (Frey, 2007).

Det är på detta sätt, genom små förändringar över lång tid, som många av våra socialt bäst fungerande och omtyckta stadsmiljöer kommit till.

Innan industrialiseringen var städerna små konglomerat av människor (Carmona et al., 2010, s 23-31). Men i samband med industrialiseringen ökade befolkningen kraftigt och städerna växte snabbare än någonsin tidigare. Detta ledde med tiden till överbefolkning med trånga boendemiljöer och hälso- och säkerhetsproblem som följd.

MODERNISTISK PLANERING

I samband med den storskaliga industrialismen utvecklades också många nymodigheter inom teknologi och infrastruktur (Carmona et al., 2010, s 21-23). Dessa kom snart att utgöra förutsättningarna för modernismen inom stadsplaneringen, som satte igång i början av 1900-talet med den schweiziske arkitekten Le Corbusier i spetsen. Modernismens filosofi grundades i höga tankar om samtiden, framtiden och teknologins

möjligheter, och stadsplaneringens modernister ville göra ett tydligt brott mot gamla ideal och traditioner, som orsakat elände med trängsel och ohälsa i staden. Bebyggelsen skulle orienteras mot solen istället för mot gatan. Den skulle vara fristående och omges av luft och ljus, istället för att byggas tätt ihop i rader och kvarter. Bebyggelsen skulle delas upp i zoner utifrån funktion, så att bullrande och smutsiga industrier inte skulle störa de lugna boendemiljöerna, som de gjort i den traditionella staden. På det sättet skulle staden också bli överblickbar och lätt att förstå. Med sin bil skulle man snabbt kunna ta sig precis dit man ville via breda transportvägar mellan de olika zonerna. Det var experter inom olika stadsbyggnadsområden som skulle planera och forma staden, i syfte att åstadkomma en så rationell och välorganiserad stad som möjligt. Efter 1945, då återuppbyggnaden efter andra världskriget satte igång, började de modernistiska idealen komma till uttryck i större skala i Europas städer.

MODERNISMENS STADSMILJÖER KRITISERAS

På 1960-talet började det blossa upp kritik mot de stadsmiljöer som modernismens ideal hade åstadkommit. De hade blivit livlösa, otrygga och utseendemässigt monotona. En av de första och hårdaste kritikerna var Jacobs (1961) som fördömde de expertplanerade, sterila boendemiljöerna, där ingen vågade vistas på gatorna utan gick rakt från bilen in i hemmet. Hon pekade samtidigt ut de fördelar hon noterat hos traditionellt bildade stadsmiljöer. Sådana som tagit lång tid på sig och fått tydligt definierade gaturum, blandade funktioner hos bebyggelsen, färre bilar och ett rikt gatuliv. Efter henne har diskussionen om livfulla stadsmiljöer fortsatt och blivit väl omskrivet inom stadsplaneringsteorin av bland andra Alexander et al. (1977, 1979), Cullen (1971), Gehl (2003, 2010), Lynch (1960), Tibbalds (1992), och Whyte (1980).

PROBLEMATISERING

De senaste decennierna har man alltmer återgått till att se den traditionellt bildade staden som ideal, efter all den kritik som modernismens effekter i stadens offentliga rum fått. Mycket av den nya

stadsbebyggelsen, både i Sverige och andra länder, domineras återigen av strukturer där byggnader tydligt definierar gaturummen. Thwaites et al. red. (2007, s 17-25) förklarar att det idag är vanligt att gestalta nya områden med blandade funktioner, småskalig och detaljrik utformning på bebyggelse och platser med genomtänkta nätverk av offentliga rum och stråk, något som är typiskt för den traditionellt bildade staden, både med medeltids- och rutnätsstruktur. Detta ser de som ett steg i rätt riktning för att återigen åstadkomma mer livfulla städer, men de framhäver också att dessa ambitioner i många fall har misslyckats när det gäller livfullhet på lång sikt. Det, menar de vidare, beror på att man inte tagit tidsdimensionen som traditionella miljöer uppkom genom i beaktning. I det här examensarbetet vill jag därför fokusera på just tidens roll i gestaltning av gatumiljöer, det som Thwaites et al. red. (2007, s 17-25) menar att man ofta missar.

MITT PROJEKT

I Linköping, en växande stad, pågår omvandlingen av Övre Vasastadens verksamhets- och småindustriområde till en mer innerstadsliknande stadsdel med huvudsakligen bostäder och handel. Den cirka kilometerlånga sträckningen av Slöjdgatan och Sveagatan ska enligt Linköpings kommun (2010a, s 6) bilda områdets pulsåder, det vill säga en livfull stadsgata. Det finns dock, liksom i flertalet likartade

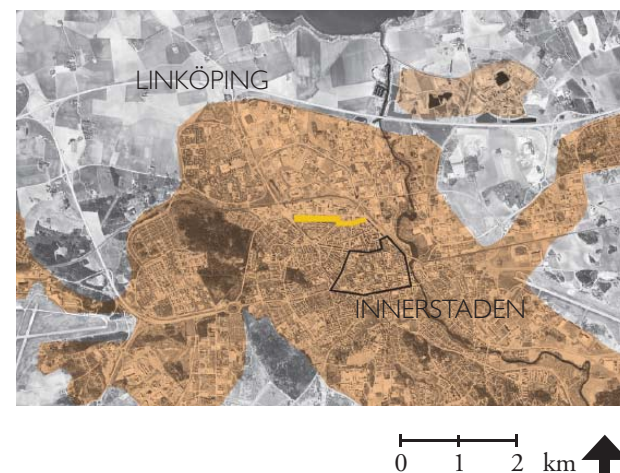


Bild 2. Slöjdgatan-Sveagatans lokalisering i Linköping. Kartunderlag: © Lantmäteriet, i2014/764

stadsutvecklingsprojekt, inga uttalade tankar om att medvetet arbeta med tidsdimensionen i gestaltningen av området. Med dessa egenskaper utgör den ett perfekt objekt för mig för mig att studera.

Linköpings kommuns arbete med Övre Vasastaden är långt gånget, och bygget av det nya området har nu påbörjats. Mitt examensarbete är genomfört fristående från Linköpings kommun, men grundas löst i deras planer för Övre Vasastaden.

SYFTE OCH MÅL

I det här examensarbetet vill jag pröva ett arbetssätt för gestaltning av gatumiljöer, med fokus på tidsdimensionen. Detta i syfte att åstadkomma en livfull gata. Jag vill ta fram ett arbetssätt som är inspirerat av hur livfulla gator som bildats över lång tid har utvecklats. Arbetssättet prövas på fallet Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping för att se hur ett sådant utvecklingssätt skulle fungera att arbeta efter idag. Detta utgör examensarbetets huvudsakliga syfte.

Mitt övergripande mål med arbetet är att åstadkomma något som kan bidra till att öka förekomsten av livfulla gator i våra städer.

FRÅGESTÄLLNING

Min huvudfrågeställning är:

Hur kan ett utvecklingsförslag som syftar till att skapa goda förutsättningar för en livfull gatumiljö längs Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping se ut, om man använder ett processartat arbetssätt, inspirerat av en gata som utvecklats över lång tid?

För att kunna svara på min huvudfrågeställning har jag först arbetat med följande underfrågor:

1. Hur kan bebyggelseutvecklingen ha sett ut hos en livfull gata som bildats över lång tid?

2. Vilka aspekter hos utformningen av en gata lockar till användning och främjar därför livfullhet?

3. Hur kan ett arbetssätt se ut, som på ett processartat sätt syftar till att ta fram ett utvecklingsförslag för en gata där målet är att skapa goda förutsättningar för livfullhet och inspiration är tagen från bebyggelseutvecklingen för en livfull gata som bildats över lång tid?

PRODUKT OCH MÅLGRUPP

Arbetets slutprodukt är ett utvecklingsförslag för Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping, inspirerat av egenskaper som en gata som bildats över lång tid kan ha. Det syftar till att uppnå kommunens mål om en pulsåder till gatusträckning, men produkten ska inte användas som underlag till ett verkligt genomförande. Tanken är att mitt förslag istället ska inspirera till diskussion om hur tidsdimensionen påverkar gestaltning och tillkomstprocess för en gatumiljö. Målgruppen är alla som arbetar med eller hyser intresse för stadsutveckling, från landskapsarkitekter och planerare till exploatörer och brukare.

AVGRÄNSNINGAR

- Arbetet omfattar sträckningen Slöjdgatan och Sveagatan i Övre Vasastaden i Linköping. Fokus ligger på gestaltning av gaturummet, inte på hela området Övre Vasastaden, som behandlas i Linköpings kommuns plandokument.

- Arbetssättet som används syftar till att pröva att gestalta med en särskild tidsdimension, samt att synliggöra vilka möjligheter det finns att genomföra ett sådant arbetssätt med dagens planeringslagstiftning och -kutym. Tanken

är därmed inte att arbetssättet ska vara direkt användbart enligt dagens lagstiftning. Jag gör heller inget anspråk på att hävda huruvida det, i detalj, är ett lämpligt arbetssätt.

- Jag nämner en tät koppling till brukare som en viktig dimension i arbetet för livfulla gator. I det här arbetet har jag dock inte haft möjlighet att genomföra brukarmedverkan. Den finns därför bara med hypotetiskt i mitt förslag, på så sätt att jag förslår varför och i vilka skeden medverkanprocesser borde genomföras.

- Gestaltningen är på en översiktlig nivå och inbegriper inte detaljlösningar, materialval, artlistor, tillgänglighetsanpassning, avrinning med mera.

BEGREPPSDEFINITIONER

Här definieras vissa centrala begrepp för den här uppsatsen.

Jag inleder med några begrepp som behandlar livfullhet och stadskaraktär.

LIVFULL GATA

En livfull gata är det som eftersträvas i det här examensarbetet. Begreppet är en vidareutveckling av Gehls (2010, s 63-65) *lively city, livfull stad*. Det är ett ganska svårångat begrepp som bäst tydliggörs genom att föreställa sig motsatsen; den livlösa staden, där inga människor vill vistas. Den livfulla inger istället en varm och välkomnande känsla och bjuder in till socialt utbyte. Gehl framhäver också att den livfulla staden är ett relativt begrepp som inte definieras av den faktiska mängden människor på en plats, utan snarare av hur relationen mellan människorna och platsen ser ut. Ett litet antal människor på en småskalig bygata kan till exempel ge ett väldigt livfullt intryck.

Jag använder begreppet livfull gata istället för livfull stad, men på samma premisser som Gehl. Några andra begrepp för att beskriva samma sak är Tibbalds (2003) *people-friendly, människovänlig* på svenska, samt *vibrant*, som på engelska vanligtvis beskriver vad jag menar, men är svårt att översätta bra till svenska. Ett försök är: *vibrerande av liv*.

En livfull gata menar jag ska ses som ett positivt begrepp. Därför är det viktigt att poängtera att alla människor har sin individuella bedömning om hur intensivt folkliv som ger livfullhet och när intensiteten är för hög och stressig. Alla har sin individuella gräns. Detta varierar även för samma person beroende på bland annat situation, humör och tillfälle. En livfull gata som ska fungera för alla måste därför hela tiden ge möjligheter till att uppleva flera grader av intensitet hos folklivet.

SOCIOKULTURELL HÅLLBARHET

Sociokulturell hållbarhet kan räknas som en dimension av hållbar stadsutveckling menar Boverket et al. (2011, s 10-12). Den handlar om värden av bland annat historia, tradition och regional identitet som människor upplever i sin levnadsmiljö. Denna sorts värden bidrar till en högre attraktivitet hos en plats, än om de inte hade funnits, genom att göra platsen mer intressant och meningsfull för sina invånare. Den sociokulturella dimensionen av hållbar stadsutveckling är ett i nuläget icke helt vedertaget begrepp, men det har börjat dyka upp för att synliggöra kulturens roll inom hållbarhetsdiskussionen, eftersom denna på senare tid lyfts fram som mycket betydande för en hållbar stadsutveckling. Den ger mervärden både i form av högre välbefinnande för invånarna och ökad konkurrenskraft och intresse för etablering av verksamheter, inflytt med mera på den aktuella platsen.

STADSMÄSSIGHET OCH INNERSTADSKARAKTÄR

Stadsmässighet är ett problematiskt begrepp. Nordqvist (2009) ägnar hela sitt examensarbete till att försöka reda ut det. Hon förklarar att det inom landskapsarkitektur kan användas i planeringsskeden för att beskriva att man vill uppnå något som är stad hos den nya plats man håller på att skapa. Hon visar dock att begreppet stadsmässighet rent konkret kan betyda väldigt olika saker beroende på sammanhang. Att använda adjektivet stadsmässig för att beskriva en önskvärd karaktär fungerar därför dåligt. Det är helt enkelt troligt att olika inblandade parter kommer att tolka begreppet olika. För att använda begreppet stadsmässig för att beskriva en karaktär, bör man tydligt förklara vad man i respektive fall menar med stadsmässig, och kanske helst slopa begreppet helt,

menar Nordqvist.

I mitt utvecklingsförslag är syftet bland annat att Slöjdgatan-Sveagatan ska ingå i ett Övre Vasastaden med ”innerstadskaraktär,” så som det beskrivs i planprogrammet för området (Linköpings kommun, 2008, s 4). Begreppet ”innerstadskaraktär” kan ses som snarlikt stadsmässig och bör därför ges en tydligt beskriven innebörd för vad det betyder i just det här arbetet. Därför kommer jag i den aktuella delen av uppsatsen tydligt beskriva vad ”innerstadskaraktär” innebär i just mitt fall, innan jag börjar arbeta med att uppnå den. Jag kommer dock använda begreppet ”innerstadskaraktär” som samlingsbegrepp för allt som det innebär för mig, så att jag slipper att beskriva alla aspekter av det varje gång jag vill hänvisa till karaktären jag eftersträvar.

Här följer några begrepp som ofta används då man diskuterar utformning och struktur i livfulla miljöer.

AKTIVA FASADER

Aktiva fasader innebär att det finns en tydlig social koppling mellan inne och ute i kanten mellan byggnadernas fasader och gaturummet (Carmona et al., 2010, s 192) Detta skapar en känsla av att andra människor finns i närheten vilket är viktigt för ett gaturums sociala kvalitet.

FÖRÄNDERLIG KANT

På engelska *transitional edge*. Detta är ett begrepp som myntats av Thwaites et al. (2013). De menar att social aktivitet, det vill säga livfullhet, är starkt förknippad med miljön där den äger rum; att aktivitet bidrar till vilken karaktär rummet får, samtidigt som rummet påverkar vilken aktivitet som pågår. Det innebär att livfullhet är något som uppstår i samspel mellan mänsklig aktivitet och rumslig utformning. Utifrån samlad forskning i ämnet förklarar de att den för människor fundamentala upplevelsen av tillhörighet är mycket viktig för socialt fungerande miljöer, samt att den är möjlig att stimulera genom utformning av miljön där människor vistas. Enligt deras observationer är det i kantzoner mellan områden av olika karaktär eller funktion som sådana typer av aktiviteter främst äger rum.

Edge betyder kant, och avser en kant mellan två

olika karaktärsområden, i det här fallet oftast mellan (privat) bebyggelse och (offentligt) angränsande rum. Transition betyder övergång eller förändring. En *föränderlig kant (transitional edge)* handlar alltså om en kant mellan inne och ute, privat och offentligt, som ger en gradvis övergång mellan dessa motpoler, men också om en kant som kontinuerligt förändrar utseende och karaktär, genom påverkan av de som vistas där. Den är en övergångszon, och så tillvida gräns, mellan två olika karaktärsområden, men samtidigt har den egenskaper som gör att den upplevs som ett eget karaktärsområde.

Den föränderliga kanten är nog det viktigaste begreppet i den här uppsatsen, eftersom den per definition involverar både mänsklig aktivitet (livfullhet) och tid med fysisk plats, samtidigt som den beskrivs som ett koncept som åstadkommer livfullhet.

MÄNSKLIG SKALA

För livfulla vistelsemiljöer krävs det att de människor som vistas där, genom sina sinnesupplevelser, kan relatera sin egen kropp till den byggda omgivningen (Gehl, 2010, s 33). Det handlar mycket om avstånd och skala, eftersom det är genom avstånd som våra sinnen begränsas. Goda sådana förhållanden brukar benämnas *mänsklig skala*. Carmona et al. (2010, s 192) förklarar att mänsklig skala inte nödvändigtvis har med byggnaders faktiska storlek att göra, utan snarare om utformningen av de nedre väningsplanen, de som människan upplever då de befinner sig i gaturummet.

PERMEABILITET OCH TRANSPARENS

Permeabilitet handlar om de kopplingar som finns mellan olika, angränsande delar i staden, till exempel mellan den offentliga gatan och privata byggnader eller halvprivata bostadsgårdar (Thwaites et al., 2013, s 91-93). Oftast betyder permeabilitet möjlighet till förflyttning mellan de olika delarna, via dörrar eller öppningar i bebyggelsen. Men det kan även innebära visuell eller audiell kontakt, till exempel att se genom ett fönster eller att höra ljud av lek innifrån en gård, vilket då brukar kallas *transparens*. Observationer av kanter mellan angränsande delar i staden visar att ju högre permeabilitet, desto mer social interaktion, det vill säga livfullhet, finns där.

TERRITORIESKAPANDE

Territorieskapande (på engelska *territoriality*) är ett begrepp som innebär att människan så att säga tar för sig av det offentliga rummet. Thwaites et al. (2013, s 96-99) beskriver det som ett sätt att visa upp sin personlighet genom att sätta sin egen prägel på den miljö där man vistas. De menar att territorieskapande är ett viktigt medel för välmående i staden, samt att det bidrar till social interaktion. Något som lockar människor till att utöva territorieskapande är alltså något som främjar livfullhet.

Till sist några begrepp som handlar om långsiktigt arbete med utformning av stadsmiljöer.

VISION

I Trafik för en attraktiv stad (Sveriges kommuner och landsting et al., 2007, s 23) beskrivs en *vision* som en uppmålad bild av en önskvärd framtid som en person eller organisation använder som draghjälp för att nå detta önskvärda framtidsscenario. Då det är flera som ska arbeta mot samma vision fungerar även visionen som ett samlande och förtydligande av vad det är man ska arbeta mot. Visionen fungerar bäst då den försöker slå an strängar i känslö- och sinnesvärlden hos människorna som arbetar med den, snarare än att bara peka på konkreta fakta. Den ska vara ambitiös, målande beskriven och ha en positiv underton. Detta för att man tydligt ska kunna föreställa sig känslan hos det ideala framtidsscenarioet och känna optimism och längtan efter att nå dit.

I detta arbete använder jag därför begreppet vision i syfte att orientera utvecklingen åt ett önskvärt håll, som alla involverade parter kan relatera till, men utan mätbara parametrar som hämmar kreativitet.

BACKCASTING

Med backcasting menas att man räknar ut vad som måste göras nu för att ett önskat scenario ska vara möjligt i framtiden (The Natural Step, u.å.). Det är ett sätt att arbeta för att ett gestaltningsförslag ska orienteras mot en uppsatt vision. För att använda backcasting konkret brukar man utifrån visionen tänka ut vad som behöver ha hänt strax innan den är på väg att uppnås, och sedan tänka ut vad som behöver ha

hänt strax innan det, och så vidare, tills man backcastat till nuläget, och på så sätt vet vad man ska börja med¹.

I den här uppsatsen använder jag backcasting som ett sätt att förklara mitt arbetssätt och motivera mina val i utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan.

ETT MÖJLIGT FRAMTIDSSCENARIO

Ett begrepp jag använder mig av i uppsatsen är *ett möjligt framtidsscenario*. Jag syftar då på ett tillstånd där bebyggelsegraden är relativt konstant och motsvarar den uppsatta visionen. Jag använder inte ordet slutmål eller liknande, eftersom jag ser stadsutveckling som en ständigt pågående process som inte har något slut. Begreppet är snarlikt det jag beskriver som *vision*, men det skiljer sig ifrån det genom att det är ett faktiskt tillstånd, som kommer att inträffa i framtiden men som man inte vet hur det kommer se ut innan det är uppnått. Visionen är istället den uppmålade bilden över hur man tror och önskar att framtidsscenarioet kommer att se ut.

METOD

Här förklarar jag hur jag gått tillväga för att genomföra mitt examensarbete.

ÖVERSIKT

Min uppsats består av två huvudsakliga delar: en förstudie och sedan själva utvecklingsförslaget (se bild 3). I förstudien studerades ett referensobjekt samt litteratur för att besvara mina tre underfrågor. Referensobjektet är en förebildsgata som idag är livfull och som bildats gradvis över lång tid. I arbetet med utvecklingsförslaget användes resultaten från förstudien för att besvara huvudfrågan och alltså applicera ett processartat arbetssätt på ett utvecklingsförslag för Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping.

I förstudien användes tre huvudsakliga metoder:

- *Kartöverlägg* för att besvara fråga 1. Hur kan bebyggelseutvecklingen ha sett ut hos en livfull

gata som bildats över tid?

- *Inventering* för att besvara fråga 2. Vilka aspekter hos utformningen av ett gaturum lockar till användning och främjar därför livfullhet?

- *Litteraturstudier* som komplement för att validera resultaten från inventeringen till en mer generell nivå, samt som inläsning på ämnet till uppsatsens introduktionsavsnitt och bakgrund till min underfråga 3: Hur kan ett arbetssätt se ut, som på ett processartat sätt syftar till att ta fram ett utvecklingsförslag för en gata där målet är att skapa goda förutsättningar för livfullhet och inspiration är tagen från bebyggelseutvecklingen för en livfull gata som bildats över lång tid?

I arbetet med utvecklingsförslaget användes en rad metoder som ingår i den verktygslåda jag byggt upp under mina år på landskapsarkitektprogrammet. Dessa inbegrep:

- *inventering och analys* av gatan

- framtagande av *vision* för gatan på lång sikt

- *program* för ett gestaltningsförslag för gatan

- *gestaltningsförslag* för gatan

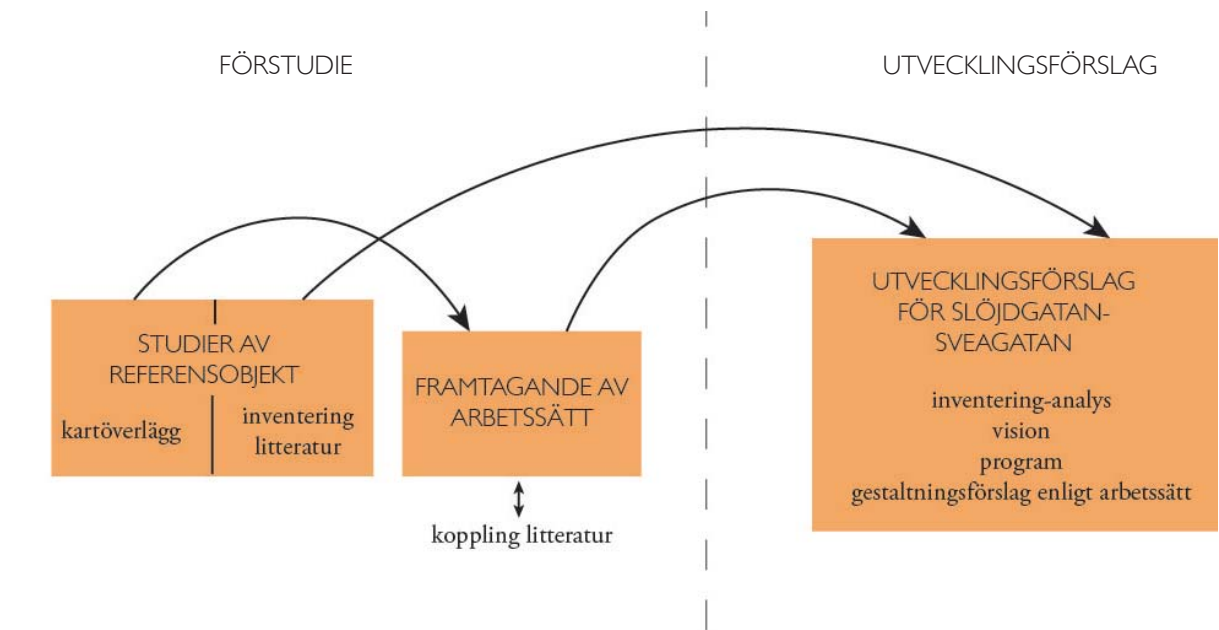


Bild 3. Översikt över mitt tillvägagångssätt. Examensarbetet är uppdelat i en förstudie och ett utvecklingsförslag

FÖRSTUDIE

Förstudien utgör de undersökningar som gjordes för att svara på underfrågorna vilka i sin tur användes för att kunna besvara huvudfrågan i utvecklingsförslaget. Förstudien byggde främst på studier av ett referensobjekt.

VALT REFERENSOBJEKT

Referensobjektet valdes ut enligt följande kriterier: den skulle vara av ungefär samma storleksordning och läge i staden som Slöjdgatan-Sveagatan, vara livfull idag och har bildats gradvis över lång tid. Valet föll på Sharrow Vale Road i Sheffield, England.

Den lämpar sig bra som referensprojekt i mitt fall av tre huvudsakliga anledningar.

För det första är den är bildad under den tidiga industrialiseringen, alltså på traditionellt sätt, genom gradvis utveckling över lång tid.

För den andra är den i allra högsta grad en livfull gata och har nämnts av Thwaites² som ett bra exempel på en sådan. Under ett halvår då jag bodde i närheten, såg jag att den var en av de mest fotgängartrafikerade gatorna i området och både jag och mina vänner tyckte mycket om att vistas på den. Jag upplevde även att den hade en viss berömdhet i Sheffield på grund av sin

¹ Dr. Per G. Berg, professor inom landskapsarkitektur - särskilt utställning samhällsbyggnad vid SLU Uppsala, samtal den 4 mars 2014.

² Dr. Kevin Thwaites, undervisar och forskar inom landskapsarkitektur vid University of Sheffield, föreläsning under kursen Urban Design Project vid University of Sheffield, 6 november 2012.

trivsamt. Den har en egen facebook-sida (Facebook, 2014) och en egen grannskapsförening (Sharrow Vale Community Association, u.å.).

Den tredje anledningen är att den på vissa sätt liknar Slöjdgatan-Sveagatan. De båda sträckningarna har ungefär samma längd, vilket placerar dem inom samma skalnivå. De har också en liknande placering i staden, nämligen ett något perifert läge av stadskärnan. Båda har dessutom ett förflutet som industrimiljö.

Sharrow Vale Road ligger i Storbritannien, alltså ett annat kulturellt sammanhang än Sverige. Därmed har vi olika traditioner om hur man generellt bygger och vill bo. Det innebär att jag får möjlighet att upptäcka aspekter som bidrar till livfullhet, som man kanske inte traditionellt sett använder i Sverige. Skillnader i byggkultur hjälper mig också att inte direkt-kopiera lösningar till mitt utvecklingsförslag för Slöjdgatan-Sveagatan, eftersom jag måste anpassa dem till vad som är önskvärt utifrån svenska förhållanden. Eftersom jag bott i Storbritannien i flera år anser jag dessutom att jag har en tillräcklig känsla för kulturella skillnader vad gäller krav på offentliga miljöer och boende, för att upptäcka betydelsefulla sådana och ta upp dem till diskussion under arbetets gång.

Kartöverlägg

För att studera bebyggelseutvecklingen på Sharrow Vale Road användes en variant av kartöverläggsstudier.

Kartöverlägg är en metod för att studera förändringar i landskapet som utvecklats av Clas Tollin vid Riksantikvarieämbetet och beskrivs i boken Fårad mark (Cserhalmi, 1999, s 43-60). Jag har använt en enklare variant av denna då jag studerat historiska kartor över Sharrow Vale Road.

Det historiska kartmaterialet insamlades på Sheffield Councils Local Studies Library och det omfattar kartor från Ordnance Survey (brittiska motsvarigheten till Lantmäteriet) mellan åren 1855 och 2009. Sharrow Vale Road fanns redan som vägsträckning på mitt tidigaste kartmaterial, så jag kan inte veta exakt när den anlades. Jag anser dock att det material jag fått tag på räcker i det syfte jag har med studien, eftersom Sharrow Vale Road på den tidigaste kartan fortfarande har karaktären av en landsväg. Min enklare variant av kartöverläggsstudier innebar att jag istället för att manuellt kalkera och skalförändra

la in foton av planerna i ett bildbehandlingsprogram och där gjorde överläggen digitalt. Kartöverläggen användes för att identifiera när bebyggelsen längs gatan uppkom, samt på vilket sätt bebyggelsen och anslutande gator organiserades längs Sharrow Vale Road då den uppkom.

Inventering

För att svara på den andra underfrågan, det vill säga beskriva utformning som lockar till vistelse gjordes en noggrann inventering av referenobjektet. Den utfördes genom fältstudier på plats under några dagar i oktober 2013 där följande registrerades:

- Rumsligheter, Barriärer/Gränser, Centrum/Noder

- Funktioner hos byggnader: boende, handel, service, skola etcetera och användning av gatans golv: trafik, parkering, sittplats, reklamplats etcetera

- Vegetation: placering, funktion, kvalitet, upplevelse

- Utseende hos byggnader, gatans komponenter och övriga element

- Karaktär: det sammantagna intrycket hos gatan

och kompletterades senare med skrivbordsstudier om mått, läge i staden, inpassning i kringliggande gatunät med mera.

Litteraturstudier

Eftersom referensobjektet motsvarar ett enda fall kopplade jag resultaten från inventeringen till litteratur som handlar om livfulla stadsmiljöer, i syfte att validera dem. På det sättet tog jag dem till en generell nivå som möjliggjorde användning av dem som gestaltningsriktlinjer i fallstudien.

Den litteratur som användes är sådan som jag kommit i kontakt med tidigare under utbildningen, samt valda delar av kurs- och referenslitteratur från Thwaites kurs Urban Design Project vid University of Sheffield HT 2012. Ytterligare litteratur som använts har hittats genom att titta på korsreferenser från ovan

nämnda litteratur.

Samma litteratur användes även för att ge mig bakgrund i ämnet till introduktionsavsnittet, samt för att ta fram det arbetssätt jag kom att använda i fallstudien.

Framtagande av arbetssätt

För att ta fram arbetssättet kombinerades en teoretisk förståelse för hur gator bildats gradvis över tid, inhämtad genom mina litteraturstudier, med de tidsintervaller och strukturer med vilka bebyggelsen på Sharrow Vale Road kommit till över tid, samt hur jag under min utbildning har lärt mig att stadsutvecklingsprojekt brukar gå till. Därmed åstadkoms ett arbetssätt där en gradvis utveckling över tid är invävd i en nu vanligen använd gestaltningsmetodik.

UTVECKLINGSFÖRSLAG

Uppsatsens huvudprodukt, utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan bygger på det arbetssätt jag tog fram under förstudien och genomfördes med hjälp av följande metoder.

Inventering och analys

Inventering och analys för Slöjdgatan-Sveagatan utfördes med hjälp av den verktygslåda av metodik som jag byggt upp under mina år på landskapsarkitektprogrammet. Den utfördes genom fältstudier under några dagar på plats i Linköping i november 2013, och kompletterades senare med skrivbordsstudier om mått, läge i staden, inpassning i kringliggande gatunät med mera. I inventeringen togs främst samma aspekter upp som inventerats hos referensobjektet i förstudien, men den hölls även så pass öppen att andra aspekter som skulle kunna ha betydelse för just Slöjdgatan-Sveagatans situation skulle kunna noteras.

Vision

Visionen för Slöjdgatan-Sveagatans önskvärda framtida tillstånd togs fram med inspiration från

resultatet av min andra underfråga: Vilka aspekter hos utformningen av ett gaturum lockar till användning och främjar därför livfullhet? och kopplades till Slöjdgatan-Sveagatans egna förutsättningar, samt uppgiften att omvandla Övre Vasastaden till ett område med ”innerstadskaraktär”.

Program

Programmet togs fram genom backcasting, då jag använde visionen som guide för att besluta om viktigaste åtgärder inför gestaltningsförslaget. Programmet byggde förutom detta på de förutsättningar som Slöjdgatan-Sveagatan visat upp under inventering- och analysarbetet.

Gestaltningsförslag

Gestaltningsförslaget togs fram med programmet som guide till vilka åtgärder förslaget måste svara upp mot. För att utforma gatan för att åstadkomma detta användes resultatet av underfråga 2: Vilka aspekter hos utformningen av ett gaturum lockar till användning och främjar därför livfullhet? som inspiration.

Själva gestaltningsarbetet präglades av omfattande skissarbete i plan. En teknik som var hjälpsam för att ta beslut var för mig att utföra tvärtomskisser och genom att välja den bästa varianten successivt gå vidare. Även en del digitalt 3D-skissande utfördes för att förstå skala och siktförhållanden.

LÄSANVISNINGAR

Uppsatsen består av två huvudsakliga delar. Först *förstudien*, som innehåller undersökningen av mitt referensobjekt Sharrow Vale Road samt beskrivningen av det arbetssätt jag kom att använda för gestaltningen av Slöjdgatan-Sveagatan.

Sedan *utvecklingsförslaget* för Slöjdgatan-Sveagatan enligt det arbetssätt jag beskrivit, det vill säga huvudprodukten i mitt examensarbete.

Förutom detta består uppsatsen av denna *inledning*, samt ett avslutande *diskussionsavsnitt*.

2. FÖRSTUDIE

OM REFERENSOBJEKTET

SHARROW VALE ROAD, I SHEFFIELD, ENGLAND

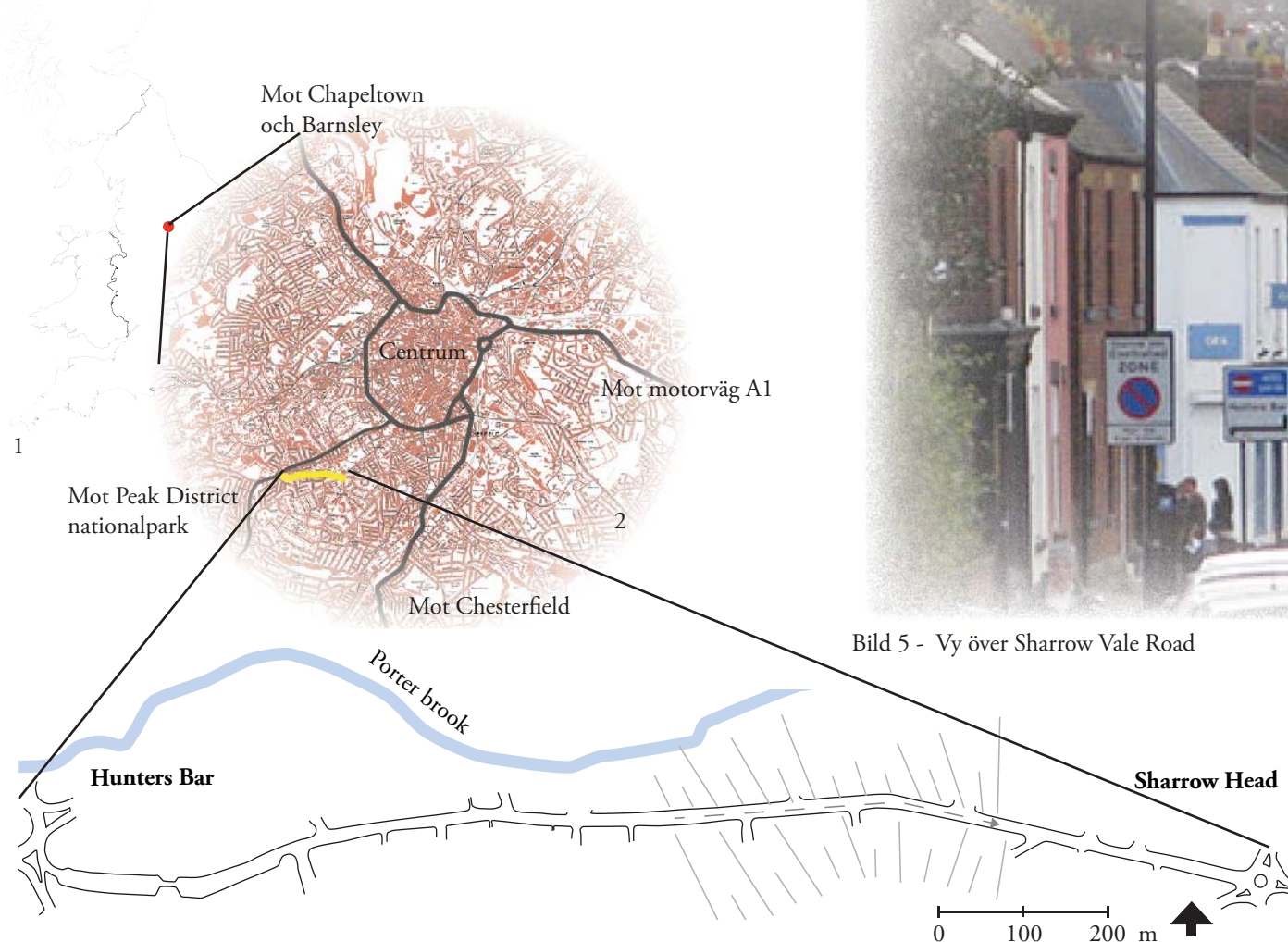


Bild 4 - Sharrow Vale Road i Sheffield, Storbritannien. Kartunderlag: ¹ Reproducerad från Ordnance Surveys kartdata med tillåtelse från Ordnance Survey © Crown copyright 2013. ² Innehåller Ordnance Survey kartdata © Crown copyright [OS VectorMap District] (2014)

Sharrow Vale Road är en drygt 1 km lång gata i Sheffield, Storbritannien, belägen strax sydväst om stadens centrum.

Sheffield ligger i mittersta England och är med sina 551,800 invånare (Sheffield City Council, 2014) huvudort i regionen South Yorkshire (Sheffield City Council, 2013).

Sheffield är mycket starkt präglad av stålindustrin som hade sin vagga här redan på 1300-talet (Wikipedia, 2014a). Tack vare det kuperade landskapet gavs nämligen goda förutsättningar för vattenkraft och det fanns närbelägna fyndigheter av både järnmalm och kol (Wikipedia, 2014a). Staden växte som starkast under industrialiseringen på 1800-talet, då stålindustrin blomstrade. År 1801 hade staden 60 000 invånare och

100 år senare hade befolkningen stigit till hela 450 000 (Sheffield Libraries Archives and Information, 2011). Det var i slutet av den här perioden som Sharrow Vale Road började omvandlingen från en landsväg till den gata med tät radhusbebyggelse den är idag.

Ungefär halva gatan, från Hunters bar och österut, följer vattendraget Porter Brooks dalgång för att sedan, genom en brant stigning österut, nå toppen vid Sharrow Head. Altitudskillnaden mellan gatans högsta och lägsta punkt är hela 18 meter (Ordnance Survey, 1923, 1985, 2009a & 2009b).

Det tidigaste kartmaterialet som använts i min kartöverläggsstudie av gatan är från 1855 (se bild 6). Då var Sharrow Vale Road en av några enstaka vägar på landsbygden väster om Sheffield. Längs vägen, eller

Bild 5 - Vy över Sharrow Vale Road

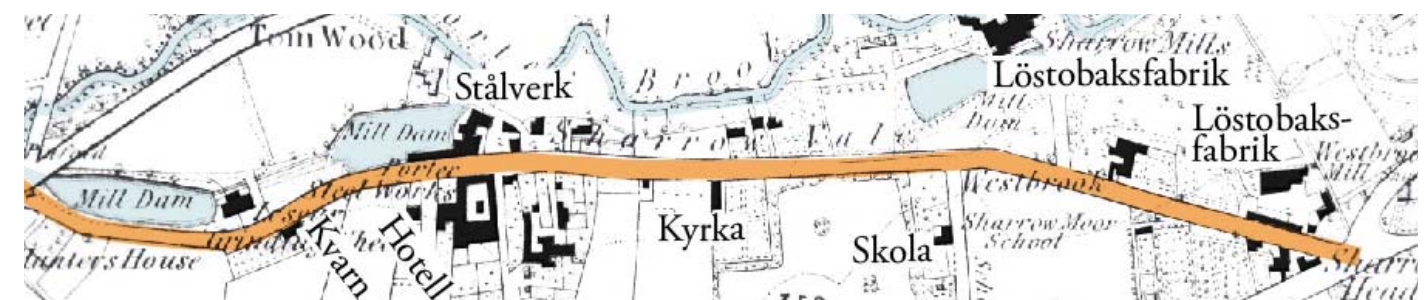


Bild 6 - Sharrow Vale Road, 1855. Kartunderlag: Återgiven från 1855 års Ordnance Survey-karta, tillgänglig på Local Studies Library, Sheffield, Storbritannien.

längs Porter Brook med anslutning till vägen, fanns några löstobaksfabriker, ett stålverk och en kvarn, som utnyttjade vattenkraft från Porter Brook. I anslutning till dessa fanns även en del bostäder samt service i form av skola, kyrka och hotell. Men än så länge var Sharrow Vale Road inte en gata, utan kantades mestadels av öppen eller trädbevuxen mark. Någon gång, strax efter att denna karta producerades, drog dock urbaniseringen igång.

Idag är Sharrow Vale Road en lokal bostads- och handelsgata, med det mesta man kan behöva i form av butiker och service. Här finns bland annat mataffärer, optiker, läkare, postkontor, restauranger, caféer, skola, hantverks-, kläd- och second handbutiker. Inga kedjeföretag förekommer här (Ora Gallery, 2014)

och det finns en tonvikt på ekologiskt, återbruk och närproducerat, utan att för den skull locka enbart ett köpstarkt livsstilsklientel, likt det man ofta kan se där man satsat på småskalig lokal handel bland nybyggda bostäder, det Thwaites et al. red. (2007, s 6-7) kallar boutique-miljöer. Gatan har ett engagerat grannskap (Sharrow Vale Community Association, u.å.) med egen förening och facebook-sida, som anordnar allt från att ställa fram blomsterurnor till det återkommande gatemarknadsevenemanget då ungefär halva gatan stängs av för biltrafik och mängder av marknadsstånd ställs upp på körbanan.

KARTÖVERLÄGG

Här redovisas kartöverläggsstudien som är uppdelad i två avsnitt, hur gatan sett ut vid specifika tidpunkter under sin utveckling, *bebyggelseutveckling över tid*, samt i vilka lägen och hur bebyggelse platcerats då den tillkommit, *bebyggelse och läge*.

BEBYGGELSEUTVECKLING ÖVER TID

Här redovisas när och var bebyggelse uppfördes på Sharrow Vale Road från 1855 fram till idag, vilket är resultatet från kartöverläggsstudien. Jag har delat upp utvecklingsperioden i några huvudsakliga faser som karaktäriseras av olika omfattning av byggande.

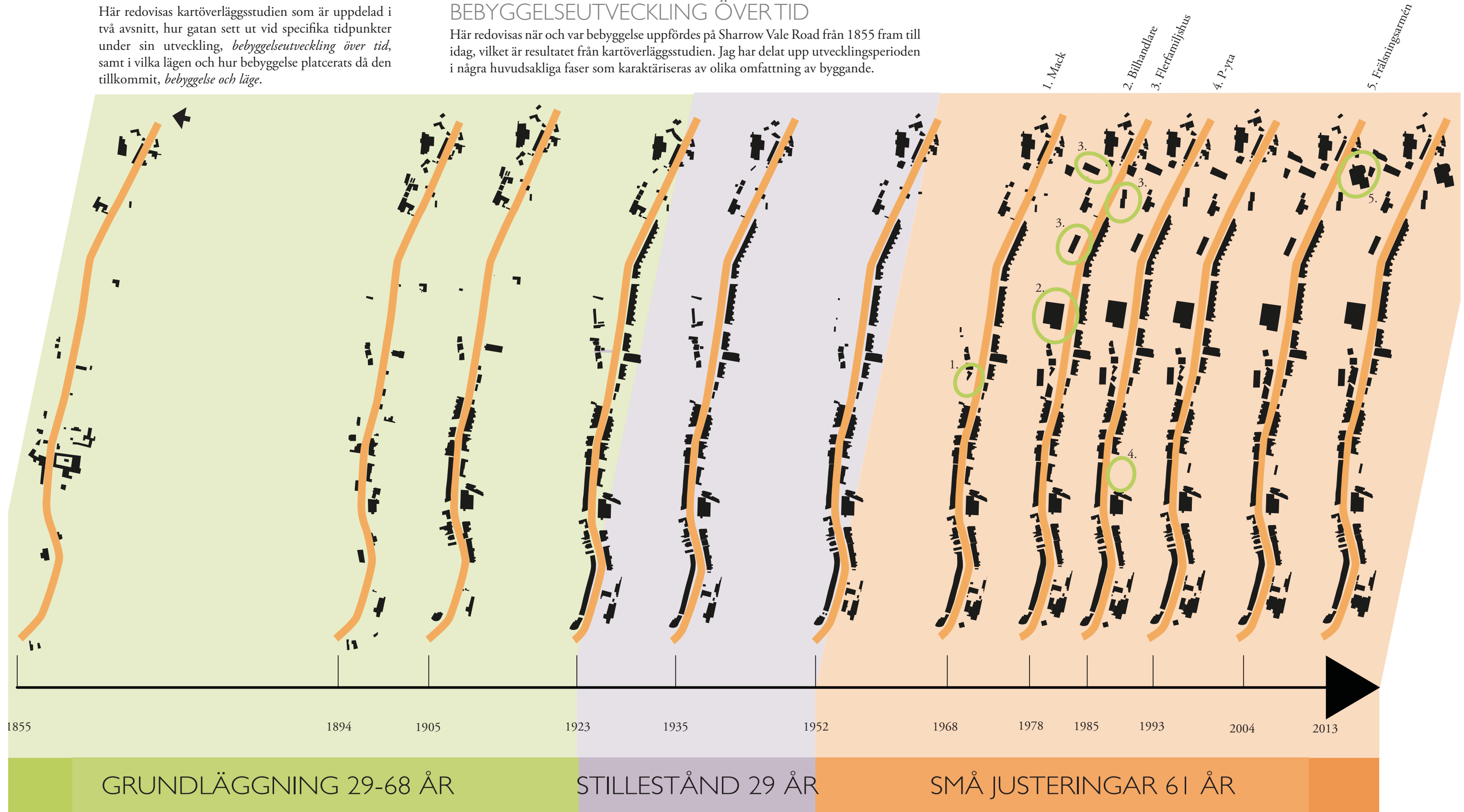


Bild 7: Sharrow Vale Roads bebyggelseutveckling över tid visar att man kan dela in gatans utveckling i tre huvudsakliga perioder.

GRUNDLÄGGNINGSFASEN

Mellan 1855 och 1923 ägde grundläggningsfasen av Sharrow Vale Road rum. Med det menar jag den tid då den gick från att vara landsväg till att bli en tätbebyggd gata. Man kan här se att majoriteten av den bebyggelse som finns på gatan idag har tillkommit under detta skede. Det är någon gång mellan 1855 och 1894 som omvandlingen av gatans karaktär drar igång, men på grund av bristande kartkällor är det svårt att säga precis när. Därför är det omöjligt att bedöma längden på grundläggningsfasen, men man kan fastställa att det rör sig om en period på mellan 29-68 år. Detta kan, i vilket fall, räknas som en ansevärt lång period, i förhållande till de tidsrymder man generellt arbetar med idag i ett stadsbyggnadsprojekt av liknande storlek och omfattning. Per G. Berg³ förklarar att när man idag, i exempelvis översiktsplaner, arbetar med framtidsstudier är ofta den längsta tidshorisonten 30 år, och i fallet med Slöjdgatan-Sveagatan planeras hela området stå färdigt inom 10-15 år (Linköpings kommun, 2008, s 4). Så tillvida kan man fastställa att grundläggningsfasen för Sharrow Vale Road, som utvecklats gradvis över lång tid, är hela 3-7 gånger så lång som den tid under vilken man planerar att utveckla Slöjdgatan - Sveagatan helt och fullt.

STILLESTÅNDSFASEN

Under den nästkommande perioden, 1923-1952, visar kartmaterialet ingen förändring alls vad gäller bebyggelsen. Vad det beror på kan man enbart spekulera i, men eftersom andra världskriget pågick under den här tiden är det rimligt att anta att resurser fokuserades på det istället för på stadsutbyggnad. Förmodligen skedde heller ingen befolkningsökning under den här tiden, så behovet av nya bostäder bör inte ha varit särskilt stort. Det kan också tänkas att det faktiskt skedde förändringar med bebyggelsen, som inte går att utläsa från kartmaterialet, till exempel om ett hus revs och ett nytt byggdes i dess ställe inom loppet av den tid mellan vilka studerade kartor ritades. Men även om det var så kan det inte ha skett i särskilt stor skala samtidigt, för då hade man inte hunnit färdigt med rivning och återuppbyggnad inom de intervall som studerade kartor förekommer.

FASEN AV SMÅ JUSTERINGAR

Sedan 1952 har läget varit relativt oförändrat, men ett fåtal förändringar, framför allt tillägg, i bebyggelsen har skett. Små justeringar utefter nya tiders behov har därmed ägt rum (se bild 7). De flesta av dessa justeringar var bilrelaterade, eftersom det var under den här tiden som bilen började bli vanlig och sedemera fick den betydelse för människors vardagsliv som den har idag. Mellan 1968 och 1978 tillkom en mack och en bilhandlare på gatans centrala del och 1985 hade även några byggnader rivits och givit plats åt en parkeringsyta. I övrigt tillkom en del flerfamiljshus på gatans övre del på 1970-talet och 2004 hade en byggnad som används av frälsningsarmen byggts. Från då och fram till min inventering 2013 hade ingen ytterligare förändring i bebyggelse ägt rum.

ANGÅENDE RIVNINGAR

Noterbart i studien är att mycket få rivningar verkar ha förekommit bland Sharrow Vale Roads bebyggelse genom tiderna. De mest omfattande rivningarna skedde i början av grundläggningsfasen, då landsbygdföreteelser fick ge vika för urbana strukturer. Till exempel revs ett stålbruk, en kvarn och små byggnader, förmodligen bostäder, mellan första och andra kartkällans produktion. Som jag nämnde ovan är det förstås möjligt att rivningar och återuppbyggnader skedde med exakt samma markanspråk på exakt samma plats, som därmed blir outläsbara i kartmaterialet, även om detta inte är särskilt troligt.

Omfattande rivningar, likt de som förekom i 1960-talets Sverige, bland annat i Klarakvarteren i Stockholm, har senare kritiserats kraftigt, och detta kanske i synnerhet av dessa områdets invånare. Det verkar som om omfattande rivningar tar hårt på människors känslor, som om man blir berövad en del av sin historia. Alltså kan man tänka sig att det faktum att det inte har förekommit några betydande rivningsepoker på Sharrow Vale Road är en bidragande faktor till det sociala välmåendet där.

I korthet

Sammanfattningsvis så har Sharrow Vale Road byggts upp kontinuerligt under en period av ca 30-70 år, därefter har små tillägg och förändringar skett utifrån nya behov (i det här fallet framför allt bilens). Nästan ingen bebyggelse har rivits sedan tillkomsten, och de som skett har handlat om småskaliga rivningar i förhållande till området som helhet

³ Dr. Per G. Berg, professor inom landskapsarkitektur - särskilt uthållig samhällsbyggnad vid SLU Uppsala, samtal den 4 mars 2014.

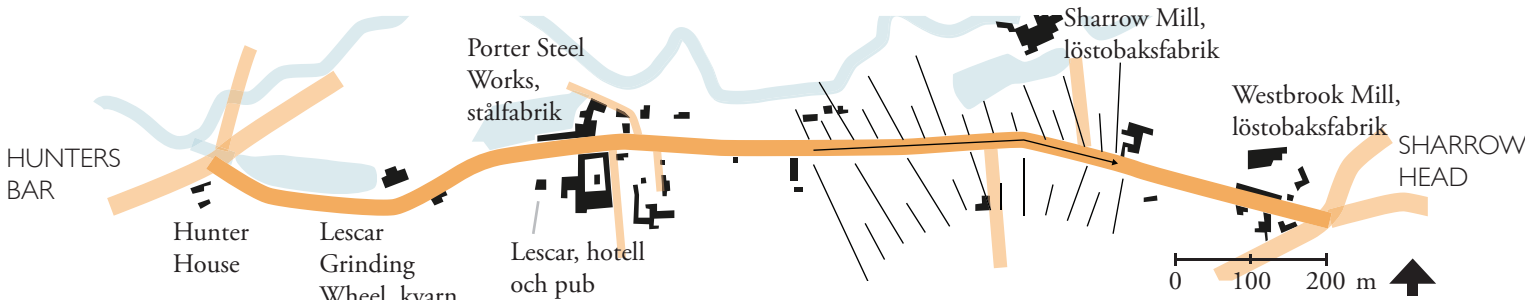
BEBYGGELSE OCH LÄGE

Här visas på vilket sätt bebyggelsen har tillkommit under grundläggningsfasen 1855-1923. Eftersom det är under denna fas som gatan fått den övergripande struktur som den fortfarande har idag är det denna fas som är mest intressant att ta lärdom av inför framtagandet av ett arbetssätt för en livfull gata.

1855

Förutsättningar: Ett stålbruk ligger intill vattendraget Porter Brook i den plana västra halvan av gatan. Där finns även hotell, kvarn och några bostäder. I den branta backen upp mot Sharrow Head är bebyggelsen

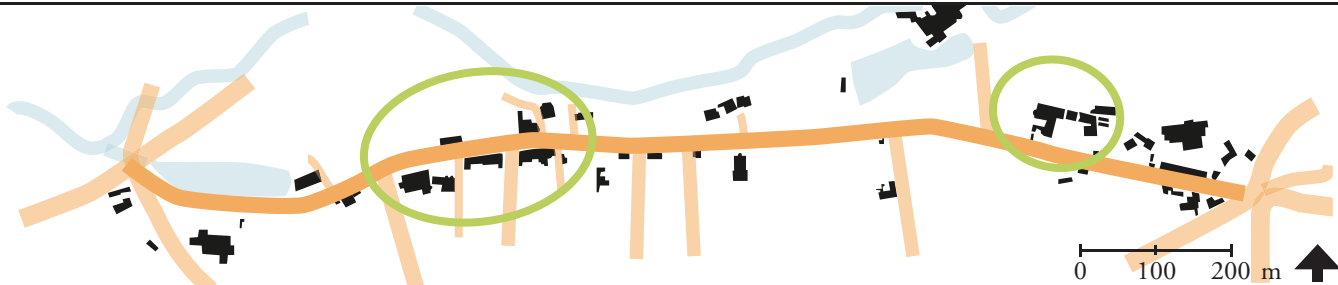
sparsam. Nedanför slänten vid Porter Brook samt uppe vid Sharrow Head finns ytterligare arbetsplatser, nämligen två löstobaksfabriker.



1894

Den första utbyggnaden skedde där det tidigare fanns verksamheter. Det fanns dessutom redan några

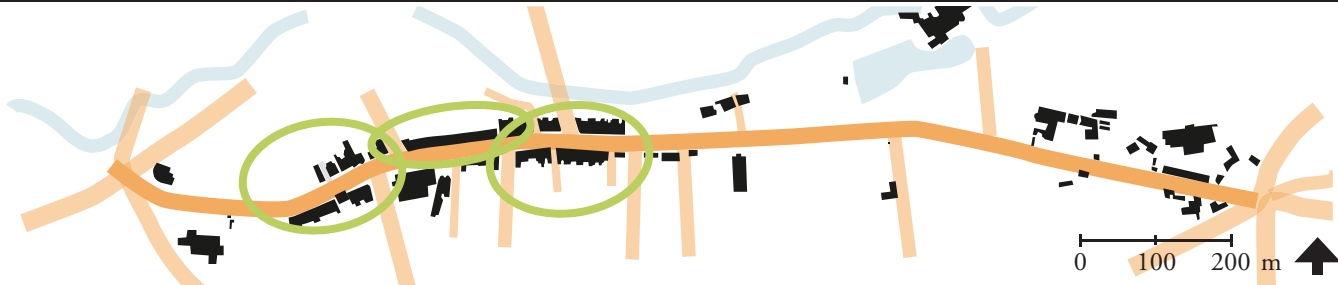
korsande vägar och fler kom till när området började bebyggas mera.



1905

Fortsatt expansion skedde framför allt där man redan hade börjat bygga. Små kluster av bebyggelse började

tillkomma längs gatan.



1923

I sista delen av grundläggningsfasen tätas bebyggelsen till på de ställen där det fortfarande finns utrymme. Detta är utrymmena där det tidigare förmodligen varit

låg prioritet på att bygga. Det är alltså i detta skede motiverat att bygga även där.

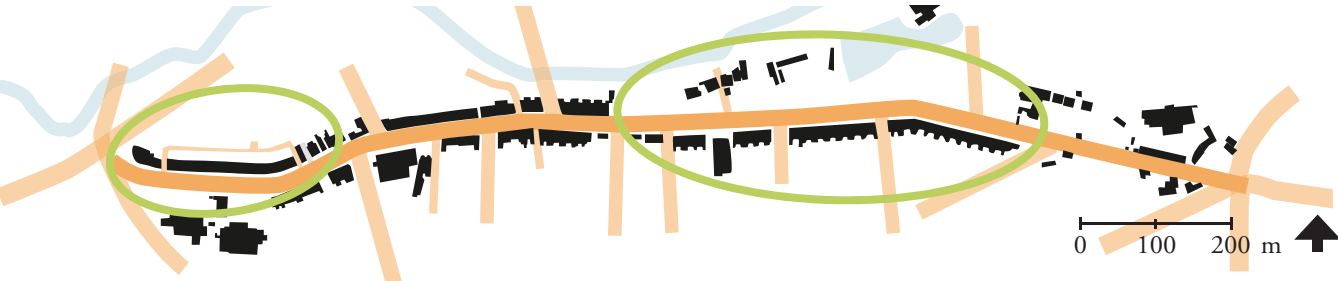


Bild 8: Lokalisering av ny bebyggelse hos Sharrow Vale Road över tid. Kartunderlag: Ordnance Survey

I korthet

Sammanfattningsvis kan man alltså säga att bebyggelsen skett klustervis, på platser som redan fungerat som dragplåster (i det här fallet huvudsakligen som arbetsplats). Där har korsande vägar redan funnits, eller tillkommit i samband med bebyggelsen.

SAMMANFATTNING KARTÖVERLÄGG

Den huvudsakliga bebyggelsestrukturen för Sharrow Vale Road tillkom under en period av cirka 30-70 år. Bebyggelsen tillkom klustervis och förstärkte redan befintliga målpunkter. Dessa målpunkter utgjordes redan av en vägkorsning, eller så bildades en då ny bebyggelse tillkommit. Då uppbyggnadsfasen, efter vilken endast små förändringar i bebyggelseförekomsten ägt rum, var färdig, fanns det fortfarande obebyggd mark längs gatans sträckning. Det är sedemera den som använts då ny, kompletterande bebyggelse behövts, och man har därför inte behövt genomföra nästan några rivningar under hela gatans historia.

VIDARE TILL UTVECKLINGSFÖRSLAG FÖR SLÖJDGATAN-SVEAGATAN

- uppbyggnadsfas: 30-70 år
- bebyggelse klustervis kring målpunkter och korsningar
- obebyggt utrymme kvar efter uppbyggnadsfasen
- få rivningar

INVENTERING OCH LITTERATUR

I följande avsnitt redovisas resultatet från inventeringen av Sharrow Vale Road. Även resultatens koppling till litteratur presenteras här. Först kommer en kort introduktion och sedan presenteras inventeringen indelad i fem avsnitt utifrån följande aspekter;

väggar: hur gaturummet avgränsas i sidled, samt hur väggelementen (bebyggelse, murar och träd) ser ut och fungerar

golv: hur markbeläggningen ser ut, vilka trafikslag som prioriteras samt hur gatan är disponerad mellan olika funktioner

struktur: hur gatan hänger ihop med omgivande stad

vegetation: hur grönskande gatan upplevs samt vilken sorts vegetation som finns längs gatan

karaktär: hur gatan upplevs som helhet, det vill säga, hur ovanstående avsnitt samverkar för att skapa gatans livfulla karaktär

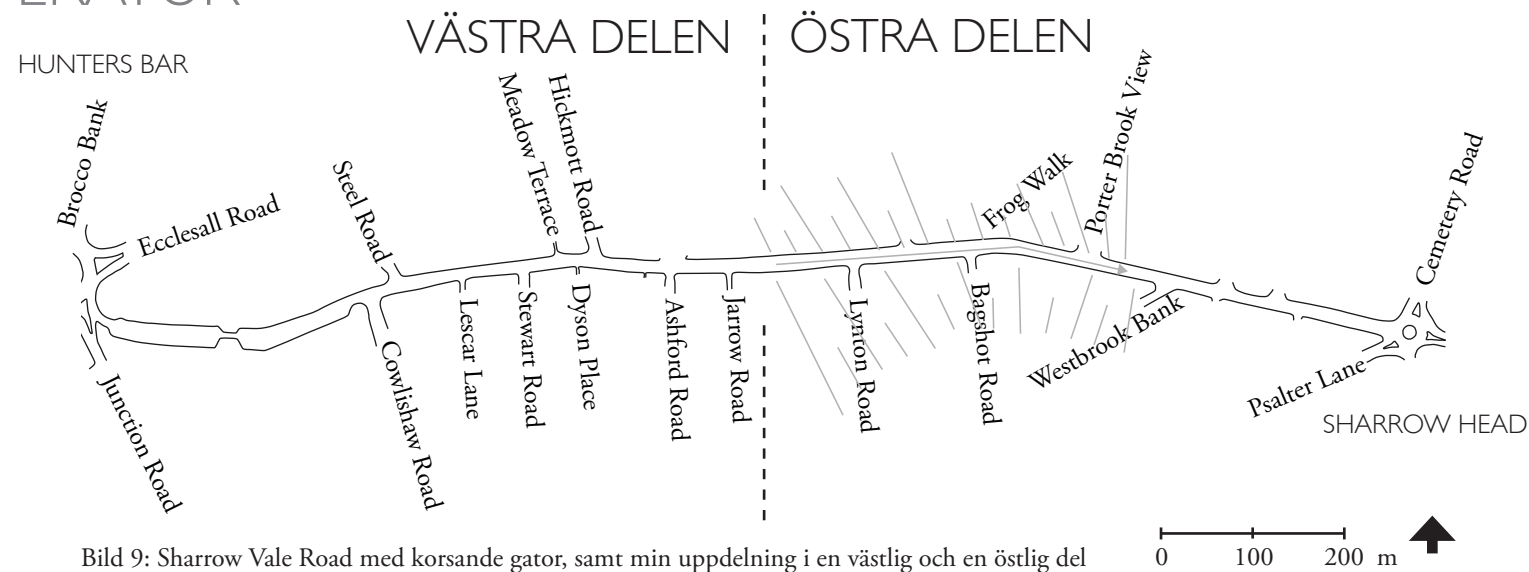


Bild 9: Sharrow Vale Road med korsande gator, samt min uppdelning i en västlig och en östlig del



Bild 10: Sharrow Vale Road, västra delen



Bild 11: Sharrow Vale Road, östra delen

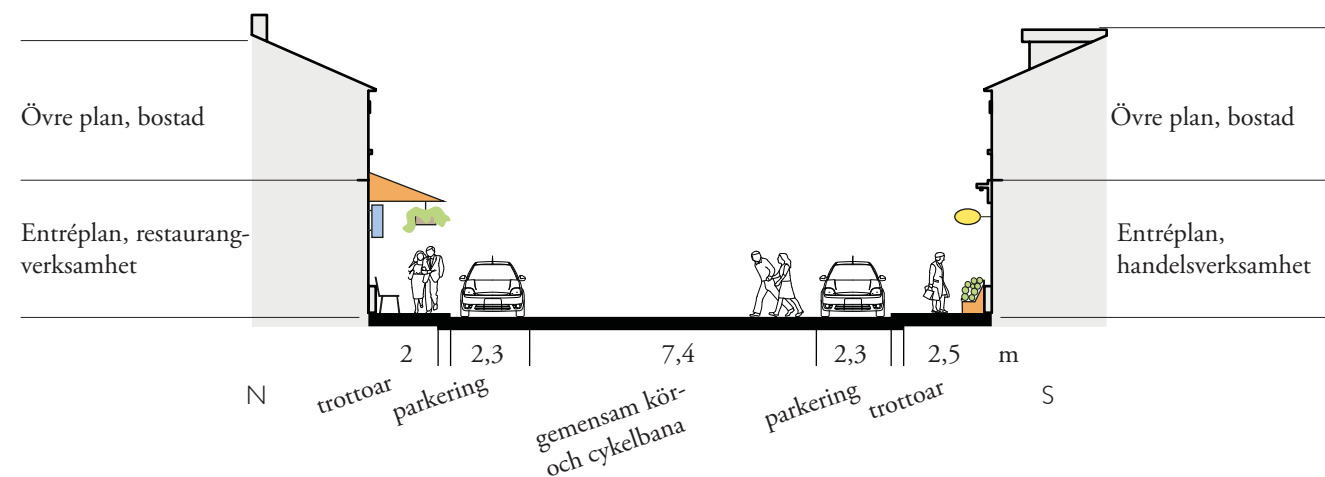


Bild 12: Typsektion för västra delen av Sharrow Vale Road. Skala: 1:200/A3

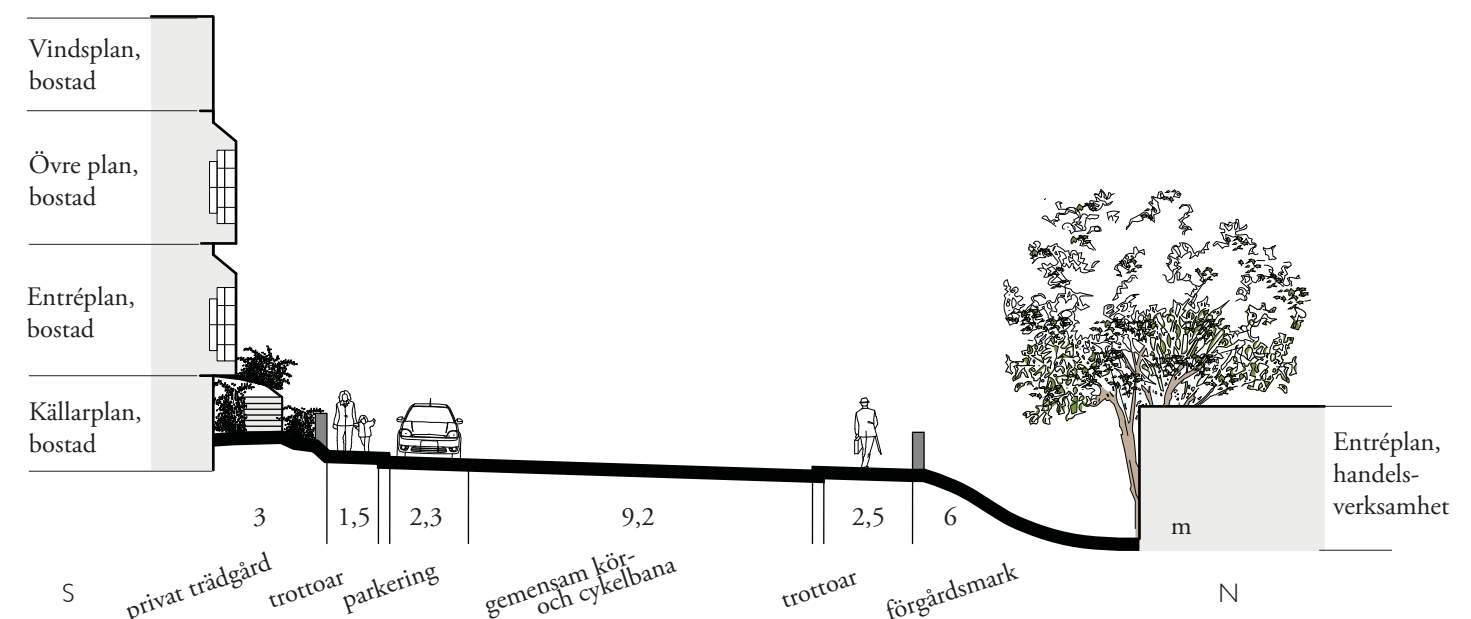


Bild 13: Typsektion för östra delen av Sharrow Vale Road. Skala: 1:200/A3

Introduktion

Efter en snabb blick på Sharrow Vale Road kan den övergripande delas in i två delar, som skiljer sig ganska starkt sinsemellan. Den västra delen av gatan, mellan Hunters bar och Jarrow Road, ligger i dalen som omger Porter Brook. Den har det mest intensiva folklivet längs gatusträckningen, med en täthet av handel, bostäder och service, samt en småskalig intim känsla hos gatusektionen. Den östra delen av gatan, från Jarrow Road och vidare, ligger högt i landskapet, i och med den branta stigning mot Sharrow Head som börjar där. Det finns långa utblickar över Sheffield och bebyggelsen, huvudsakligen bostäder, är mer uppluckrad, aningen större i skala och blandas upp av mer vegetation än i västra delen. Livfullheten är heller inte lika påtaglig här och här finns en något dramatisk känsla på grund av stora altitudskillnader.

VÄGGAR

Man kan likna gaturummet vid ett rum inuti en byggnad och kalla dess avgränsande komponenter för väggar och golv. I gaturummet utgörs väggarna oftast av byggnader, men kan även bestå av murar, vegetation, eller andra visuellt avgränsande element. Ibland saknas väggar, vilket åstadkommer otydliga gaturum. I Sharrow Vale Roads fall består väggarna till största del av just byggnader, vilket gör att bebyggelsen är i fokus i detta avsnitt. Andra avgränsande element tas dock upp kortfattat i slutet.

Byggnadernas utformning

Byggnadernas utseende är av mycket stor betydelse för det sociala livet på gatan, förklarar bland andra Gehl (2003), Tibbalds (2001), Thwaites et al. (2013) och Whyte (1980). Detta beror framför allt på att den är en del av den för livfullhet så viktiga kanten mellan privat och offentligt. Sharrow Vale Roads bebyggelse hyser många goda egenskaper för goda föränderliga kanter, de mest eftersträvarsvärda kanterna för livfulla miljöer. Här nedan nämns de viktigaste av dessa egenskaper.

AKTIVA FASADER OCH TERRITORIESKAPANDE

I den västra delen av gatan har nästan alla byggnadsenheter i radhussystemet en verksamhetslokal i bottenplan med skyltfönster där man kan se in. Varje byggnadsenhet har dessutom en egen dörr, oftast direkt mot gatan. Båda dessa egenskaper bidrar till att skapa de aktiva fasader som byggnadsenheterna har, eftersom det både skapar visuell och fysisk kontakt mellan inne och ute. De aktiva fasaderna bidrar till livfullheten

på gatan på tre sätt. Först och främst som en social koppling mellan de som vistas inne i byggnaden och de som befinner sig utanför. Gehl (2003, s 19-23) förklarar att det är spännande att se andra människor och vad de gör, vilket innebär att de aktiva fasaderna lockar människor då de kan se andra.

För det andra ger de aktiva fasaderna möjlighet för byggnadens brukare att uttrycka något, antingen marknadsföring av verksamheten i lokalen, genom att sätta upp skyltar, markiser, cafébord med mera, eller en privat stil genom att kanske ställa ut växter eller måla sin dörr i någon annorlunda färg. Det är detta som är territorieskapande (Thwaites et al. 2013, s 96-99), något som i sin tur främjar livfullhet.

Till sist bidrar de aktiva fasaderna, och territorieskapandet till att skapa ett detaljrikt och varierande utseende hos gatan. Detta bidrar till en stimulerande färd för en gångtrafikanter och lockar därför till passage längs gatusträckningen (Gehl, 2010, s 129), vilket ökar livfullheten på gatan.

De aktiva fasaderna förekommer inte i lika hög utsträckning i den östra delen av Sharrow Vale Road. Däremot förekommer radhusträdgårdar mot gatan av sådan beskaffenhet som möjliggör territorieskapande. Thwaites et al. (2013, s 88-89) menar att ca 3,75 m är ett lämpligt djup för tillbakaskjutning av en fasad för att bilda trädgård eller förgård, för att den dels ska kunna bidra med den privata känsla man vill ha i sin trädgård, samt möjliggöra social interaktion mellan de som vistas i trädgården och människorna på gatan. Östra Sharrow Vale Roads trädgårdar, som är kring 3 meter breda, har alltså en lämplig bredd för det ändamålet. Här sker territorieskapandet på privat mark, genom husets brukares trädgårdsdesign och

-användning, men upplevs från den offentliga gatan. Så till vida har även den östra delen av gatan visuellt intressanta kanter, dock inte med samma intensitet som den västra delen, något som speglas av dess mindre livfulla karaktär.

DETALJRIKEDOM

Majoriteten av bebyggelsen längs Sharrow Vale Road har en mycket hög detaljriktedom. Delvis har detta med arkitekturstilen att göra och gäller främst för de viktorianska radhusen och delvis har det med de aktiva fasaderna att göra. Radhusens smala enheter är dessutom hela tiden en aning förskjutna i höjddet allteftersom gatans marknivå ändras. Det innebär ytterligare detaljriktedom. Nyare bebyggelse, från 1950-talet och framåt, har mer renodlade linjer och saknar detaljer i samma utsträckning. Dessa byggnader återfinns främst i den östra delen av gatan.

Hög detaljriktedom bidrar, som jag redan nämnt, till visuellt attraktiva miljöer för gående. Bebyggelsens detaljriktedom utgör alltså ytterligare ett skäl till att locka människor till vistelse och passage längs Sharrow Vale Road. Västra delen har högst andel viktorianska radhus, och de nyare, mer monotona byggnaderna återfinns nästan uteslutande i den östra delen. Detta stämmer då överens med att den västra delen av gatan är mer livfull än den östra.

HISTORISKA KOPPLINGAR OCH LOKAL FÖRANKRING

Bebyggelsen på Sharrow Vale Road är uppkommen under många olika tidsepoker. Vissa hus fanns där redan innan 1855 från då mitt första studerade

kartmaterial kommer. Andra byggdes så sent som mellan 1993 och 2004. Resterande bebyggelse kom till vid olika tidpunkter däremellan. Genom att bebyggelse finns kvar från alla dessa tider skapas en upplevd kontinuitet i gatans historia. Man kan, genom att titta på bebyggelsens stil, skönja ett historiskt djup. Som ett kollage av bebyggelse och spår från olika tider. Likaså finns historiska kopplingar i bebyggelsens skyltning. En möbelverkstad och secondhand-butik är inhyst i ett gammalt tvätteri, som trots den nya funktionen har kvar sina gamla skyltar och berättar om byggnadens tidigare användning. Puben the Lescar har ett kvarnhjul på sin skylt, vilket minner om kvarnen the Lescar Grinding Wheel, som låg i närheten av puben på 1800-talet, då Sharrow Vale Road ännu inte var urbaniserad.

Sharrow Vale Roads radhusbebyggelse har dessutom en tydlig lokal förankring. Byggstilen associeras direkt till Storbritannien, med sina smala byggnadsenheter i förhållande till höjden och sina karaktäristiska skorstenar. De flesta är byggda i rött tegel eller kalksten: lokalt förekommande byggmaterial för Sheffield-regionen. Likaså är radhuslängorna på många ställen genombrutna med en öppning i bottenplan, som leder in till entrédörrar från sidan och vidare in i husets trädgård. Förutom att bidra med ökad permeabilitet är detta ett typiskt sätt för Sheffield att bygga, vilket ytterligare poängterar den lokala karaktären.

Både de historiska lagren och den lokala karaktären hos bebyggelsen är uttryck för sociokulturella värden. Därför är det mycket troligt att dessa aspekter har stor betydelse för den starka karaktär och platskänsla som finns längs Sharrow Vale Road, vilket i sin tur bidrar till att locka människor till vistelse där.

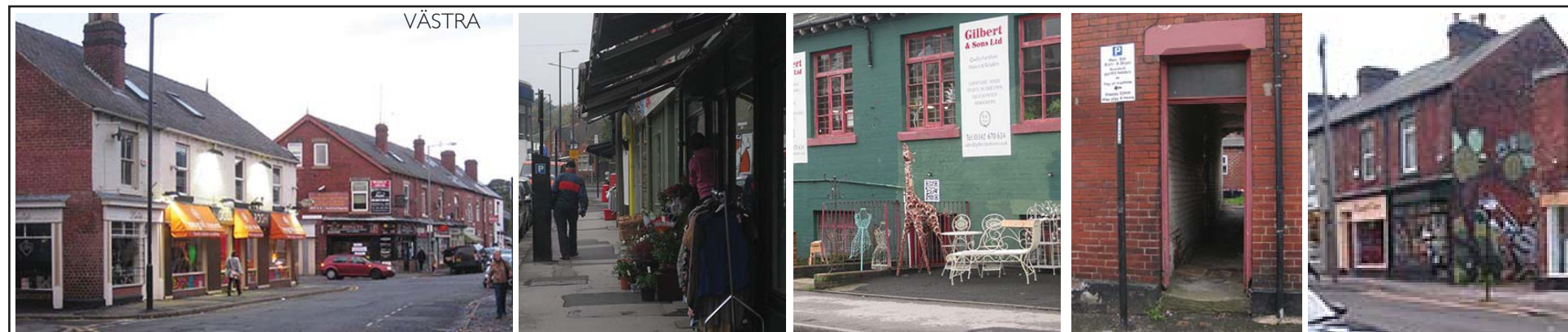


Bild 14: Exempel på bebyggelse från Sharrow Vale Road. Västra delen karaktäriseras av radhuslängor med aktiva fasader, territoriality, hög detaljeringsgrad, lokal byggstil som skapar permeabilitet samt lokala byggmaterial. Östra delen hyser en blandning av viktorianska radhus med hög detaljeringsgrad, och större byggnader med enklare utformning och få aktiva fasader



Bild 15: The Lescars skylt påminner om platsens tidigare funktion.

Byggnadernas funktion

I bild 16 redovisas funktionen hos Sharrow Vale Roads bebyggelse i bottenplan. Man kan se att den hyser en stor variation. Här finns bostäder, handel, service och restauranger och det är tydligt att man kan hitta allt man behöver i sin vardag längs gatusträckningen. Bor man här har man alltså oftast inte något behov att förflytta sig till en annan del av staden, ett incitament till att faktiskt stanna här och uträtta sina ärenden istället för att åka någon annanstans, vilket torde bidra till gatans livfullhet. Funktionerna är dessutom väl omblandade vilket gör att många människor med olika målpunkter har anledning att vistas på ungefär samma plats, och därmed möta varandra. Bild 17 illustrerar hur det även kan finnas en funktionsuppdelning mellan olika våningsplan. Detta är vanligt i den västra delen av Sharrow Vale Road, och det är nästan uteslutande så att det är bostäder i den övre delen där sådan uppdelning förekommer.

Blandning av bostäder och andra funktioner är ett vedertaget medel då man önskar uppnå social hållbarhet i ett område och Gehl (2003, s 95-106) förklarar att när människorna som bor och vistas i området har allt de behöver i närheten, så skapas goda förutsättningar för ett livfullt grannskap. På Sharrow Vale Road finns dessutom funktioner som lockar människor från tidig morgon till sen kväll, vilket enligt Jacobs (1962, s 39-65) är en nödvändighet för trygghet på gatorna, eftersom det skapas en passiv övervakning så fort det finns människor närvarande.

I den västra delen av gatusträckningen är funktionsvariation väsentligt större och mer blandad än i den östra delen. Funktionerna är dessutom heller inte lika blandade där som i den västra delen. Att funktionsblandningen ska ha betydelse för livfullheten stämmer därför bra för Sharrow Vale Road, då den västra, mer blandade delen, har konstaterats mer livfull än den östra, där funktionsblandningen inte är lika stor.

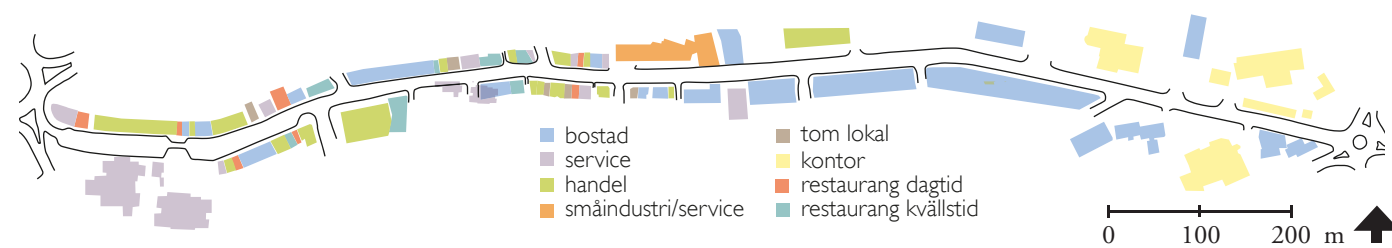


Bild 16: Byggnadsfunktion markplan Sharrow Vale Road

Byggnadernas höjd

Byggnadshöjden på Sharrow Vale Road är huvudsakligen låg, två-tre våningar är det vanligast förekommande. Byggnadshöjden är generellt något lägre i den västra delen av gatan än i den östra. Bild 18 visar bebyggelsens höjd längs gatans sträckning.

Låga byggnader förespråkas ofta inom stadsbyggnadsteori som en god förutsättning för livfulla gatumiljöer. Gehl (2010, s 33-42) förklarar att människans sinnen begränsar hennes möjlighet till social kontakt då avstånden blir för stora. Höga byggnader innebär stora avstånd mellan människorna på gatan och människor i byggnadens fönster eller dess balkonger. Han anger fyra våningar som ett gränsvärde för när den sociala kontakten mellan människor i byggnaden och människor på gatan bryts. För att möjliggöra social interaktion mellan människor i byggnadernas högsta våningar och de som är nere på gatan bör bebyggelsen alltså inte överstiga fyra våningar. Frågan är dock om social kontakt måste vara möjlig mellan alla de som vistas i byggnaderna och de som befinner sig på gatan. Sannolikt är det bra om någon sådan interaktion kan äga rum, men även om

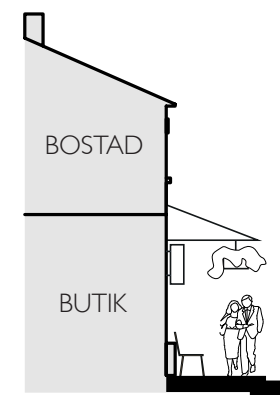


Bild 17: Funktionsuppdelning inom bebyggelse längs västra delen av Sharrow Vale Road

en byggnad är högre än fyra våningar kan våning 1-4 fortfarande bidra med kontakt mellan inne och ute.

Mycket höga byggnader har en tendens att skapa gaturum i en skala som är svår för människan att relatera till. Sådana platser är många gånger oattraktiva och motverkar därför livfullhet. Det kan dock avhjälpas genom god design i mänsklig skala av de nedre våningarna hos de höga byggnaderna, eftersom det är dessa man kommer i kontakt med som gående.

Idag är det ett vanligt hållbarhetsargument att bygga högt. Höga byggnader bidrar med täthet och närhet, vilket är av stor betydelse för hållbara transporter i en stad, säger flera arkitekter som intervjuats i Arkitekten i en artikel om skyskrapor och hållbarhet (Näslund, 2013). Höga byggnader innebär också en effektivare hushållning av värdefull mark. Höga byggnader nämns ibland även som ett argument för ökade sociala möjligheter, då många människor och funktioner kan samsas på mycket små fysiska avstånd.

Det finns dock en annan aspekt som gör låg bebyggelse önskvärd för ett trivsamt gaturum. Det handlar om mikroklimatet i gatuplan. Gehl (2003, s 165-172) förklarar att höga byggnader ofta skapar ett hårt vindklimat vid markplan, vilket ger ett otrevligt vistelseklimat. Likaså ökar skuggningen av gatuplan med byggnadshöjden, vilket ofta är negativt klimatmässigt i kalla länder som både Storbritannien och Sverige. Ett dåligt mikroklimat motverkar önskan till vistelse, och bör därför undvikas då man vill uppnå livfullhet. Då man pratar om fördelarna med höga byggnader diskuteras sällan hur man ska lösa detta. Därför har jag svårt att se hur de sociala fördelarna

med höga byggnader gäller det sociala livet på gatan nedanför dem. Det finns därför goda motiv till att inte låta bebyggelsen skjuta i höjden för mycket.

Att Sharrow Vale Roads låga bebyggelse är en bidragande orsak till gatans livfullhet är alltså troligt. Främst verkar det vara de klimatmässiga fördelarna som avgör, eftersom man kan utföra gestaltningsåtgärder för att åstadkomma social kontakt och mänsklig skala även hos högre byggnader.

För att åstadkomma livfulla gator tror jag därför att man bör vara försiktig med att anlägga bebyggelse som är så hög att gatan blir blåsigt och mestadels skuggigt, trots de många hållbarhetsfördelar som hög bebyggelse kan ge.

Byggnadshöjden skiljer sig lite åt mellan den västra och den östra delen av Sharrow Vale Road. Detta bidrar till skillnaden i karaktär mellan de båda delarna. De något högre byggnaderna på den östra sidan förstärks av områdets dramatiska topografi. Trevåningsradhusen på södra sidan ligger ibland så högt att de nästan motsvarar fyra våningar i höjd jämfört med norrsidans bebyggelse. Öppningar mellan bebyggelsen bidrar också med utblickar mot lägre belägna områden och accenturerar ytterligare höjdskillnaderna. Om denna dramatik i karaktär påverkar livfullheten, så är det enligt Sharrow Vale Road i negativ riktning. Om detta samband påvisats i andra fall är det tveksamt, eftersom det inte framkommit i någon av den litteratur som jag studerat. Kanske är det dock en attraktion för gatan som helhet att karaktären med dessa dramatiska utblickar finns att uppleva, även om de inte direkt bidrar med livfullhet just där de finns.

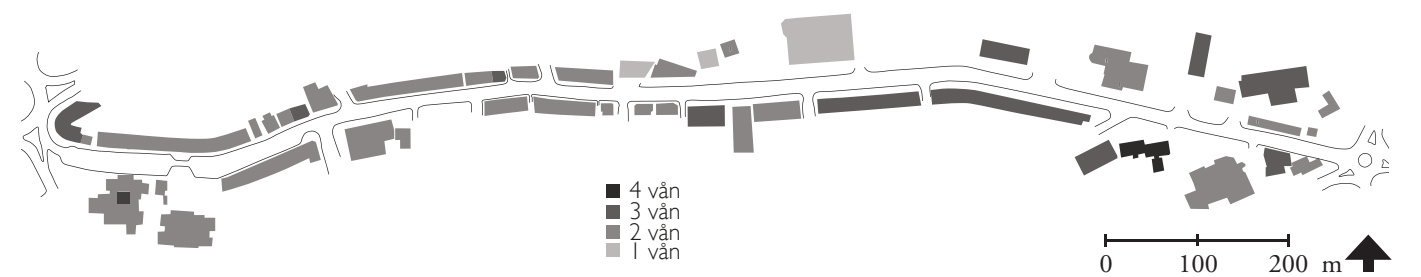


Bild 18: Byggnadshöjd Sharrow Vale Road

Byggnadernas bredd

Majoriten av Sharrow Vale Road är bebyggd med radhus. De sitter ihop i långa längor som bryts vid korsande gator. Radhuslängorna bildar tydliga väggar i gaturummet och avbrotten för korsningarna bryter upp sträckan i urskiljbara delar. Likaså är varje enhet i radhuslängan tydligt markerade och urskiljbara. Enheterna är mycket smala, endast 3,5-4 meter i bredd. Kartan i bild 19 visar detta.

Ju kortare avstånd mellan byggnadsenheter desto rikare visuell upplevelse för den som rör sig längs en gata (Carmona et al., 2010, s 175-176). Enligt Gehl (2003, s 128) beror det på att korta byggnadsenheter är bättre anpassade efter människans hastighet som gångtrafikanter, än vad långa, ensartade fasader är. För att inte uppleva en promenad som tråkig behöver gångtrafikanterna alltså en större mängd avbrott och variationer längs en sträcka än en bilist, som färdas mycket snabbare. Därför är det mycket troligt att Sharrow Vale Roads smala byggnadsenheter bidrar till en visuell rikedom som lockar människor till passage och vistelse här. De smala byggnadsenheterna påverkar därmed livfullheten positivt.

Att radhusen sitter ihop i längor borde i detta avseende kunna vara en nackdel, eftersom de skulle kunna ses som långa, monotona väggar. Men med tanke på de regelbundna avbrotten för korsande gator, och de urskiljbara enheterna som dessutom varierar i uttryck, så skapar dessa istället karaktärsstarka väggar som tydligt definierar gaturummet och tydliggör möjligheter att vika in på andra gator.

Byggnadernas placering

Majoriteten av bebyggelsen längs Sharrow Vale Road ingår i radhussystemet med fasad direkt mot gatan, eller med en smal förgård eller trädgård mellan fasad och gatulinje. Denna bebyggelse utgör därför tydliga och konsekventa väggar i gaturummet, något som enligt Carmona et al. (2010, s 183) är nödvändigt för en bra gata. Särskilt i den västra delen av gatan bildar dessa byggnader en tydlig och enhetlig gatusektion.

I östra delen av Sharrow Vale Road förekommer dock ett ganska stort antal fristående byggnader som är ordentligt tillbakaskjutna från gatulinjen. Detta ger mer diffusa gaturum och bidrar inte med samma riktningskänsla som i västra delen. Det blir snarare en serie svaga rumsligheter som tveksamt leder en framåt längs gatan. Sektionen blir inkonsekvent och otydlig, särskilt då höjdskillnaderna förstärker bebyggelsens olika höjder.

Att livfullheten är större i den västra delen av gatan kan ha att göra med att gaturummets tydlighet där lockar fler till vistelse och passage än i östra delen.



Bild 20: Radhus med små trädgårdar på Sharrow Vale Road bildar trots sin tillbakaskjutning från gatulinjen tydliga väggar i gatans sektion.

Andra väggelement

Sharrow Vale Roads väggar består som sagt främst av byggnader. Längs vissa sträckor är det dock murar eller träd som utgör väggen i gaturummet. Murar utgör vägg främst vid skolan i västra delen av gatan, samt vid den gamla löstobaksfabriken längst österut längs gatan. Dessa murar är bitvis så höga att man inte ser byggnaden bakom då man befinner sig på gatan. I detta syfte fungerar de som monotona och stängda väggar, som inte bjuder in till någon social interaktion, eller bidrar med något detaljrikt och visuellt intressant till gaturummet. Höga murar som dessa är alltså mycket olämpliga om man eftersträvar ett livfullt gaturum, men det verkar som att den låga förekomsten av dem längs Sharrow Vale Road är acceptabel, eftersom gatan faktiskt är livfull. Vid just de sträckor där murarna finns pågår dock knappt någon social interaktion alls enligt mina observationer på plats.

Längs vissa sträckor kantas gaturummet av träd eller häckar, särskilt i östra delen av gatan. Vegetation är visserligen i de allra flesta fall ett positivt inslag i stadsmiljön, men som väggelement i ett gaturum är de inte lämpliga i för stor omfattning. En hög häck fungerar på samma sätt som en mur, det vill säga som en monoton och sluten fasad. Trädrader utgör istället ganska diffusa väggelement. Sikten leds enkelt in mellan stammarna och vidgar rumsligheterna till mer diffusa former.

I västra delen av gatan förekommer däremot en trädrad på ett mycket attraktivt sätt (se bild 22). Då gatans sektion vidgas längs en kort sträcka, för att utgöra parkeringsplatser, har en rad träd planterats i gatans linje för att tydliggöra riktningen. Då gatan i övrigt saknar vegetation fungerar detta ypperligt för att få in lite grönska, samtidigt som gatans tydliga riktning förstärks.



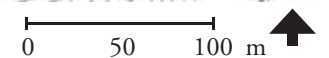
Bild 21: Mur respektive häck som väggelement



Bild 22: Välfungerande trädrad i gatans västra del.



Bild 19: Byggnadsbredd Sharrow Vale Road, skala 1:2 500. Kartunderlag: Ordnance Survey, SK 3385, 2004, tillgänglig från Local Studies Library, Sheffield, Storbritannien. © Crown Copyright. Återgiven med tillåtelse från Ordnance Survey.



GOLV

Om bebyggelsen utgör gaturummets vägg, så är utrymmet mellan husen golvet. I följande avsnitt beskrivs hur Sharrow Vale Roads golv är beskaffat, samt hur det kan ha betydelse för gatans livfullhet.

Proportioner och prioriterade trafikslag

Sektionerna i bild 23 och 24 visar hur gaturummets golv är fördelat mellan olika funktioner i västra respektive östra delen av Sharrow Vale Road. De är dragna i en specifik punkt i vardera del av gatan, och representerar därför en generell, men inte allmängiltig sektion för gatan.

Båda sektionerna uppvisar den kanske mest klassiska gaturumsuppdelningen med körbana för fordonstrafik i mitten och något upphöjda trottoarer för gående på vardera sida. Nedanför trottoaren finns plats för långsgående bilparkering i gatans riktning. Ingen särskild cykelbana finns designerad, så cyklisterna får samsas med bilarna på körbanan.

Närvaron av bilar är påtaglig längs Sharrow

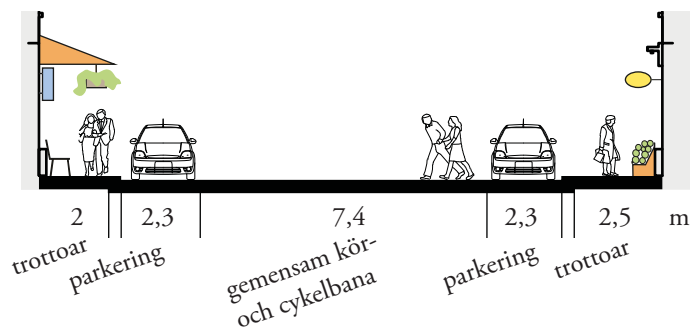


Bild 23: Proportioner för västra delen av Sharrow Vale Roads golv 1:200

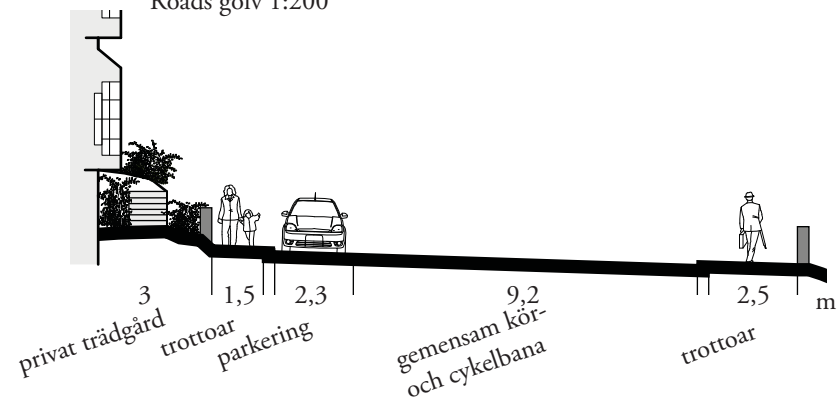


Bild 24: Proportioner för östra delen av Sharrow Vale Roads golv 1:200

Vale Road, tack vare dubbelriktad körbana och parkeringsplatser längs hela gatans sträckning. Eftersom Sharrow Vale Road till trots är en livfull gata verkar det som om närvaron av biltrafik inte är ett hinder för att åstadkomma livfulla gator. Många av modernismens problem i gatumiljöer är ju kopplade till anpassningen efter bilen, så detta kanske är förvånande. Men, majoriteten av Sharrow Vale Roads bebyggelse kom till innan bilen fick särskilt stor betydelse, och gatan är därför inte anpassad efter bilismens krav på framkomlighet. Här är det istället biltrafiken som fått anpassa sig efter de förutsättningar som finns på gatan. Det betyder lägre hastigheter och sämre framkomlighet bland annat på grund av gaturummets smalhet. Det i sin tur betyder att gåendeklimatet kan hållas bra trots hög närvaro av bilar. Kanske innebär till och med de goda parkeringsmöjligheterna på Sharrow Vale Road ett bidrag till livfullheten, eftersom det gör det enkelt för de bilburna att komma dit och stanna ett tag?

Idag finns det dock många anledningar till att inte vilja uppmuntra till biltrafik. Enligt naturvårdsverket (Sköld, 2014) är nämligen just biltrafiken något som drastiskt måste minska om vi ska klara de pågående klimatförändringarna. Att i ett nytt byggprojekt ge bra förutsättningar för biltrafik, för att detta eventuellt kan bidra till livfullhet känns därför inte hållbart utifrån miljömässiga aspekter. För övrigt kan man istället främja andra trafikslag, både kollektiva och privata, för att underlätta tillgängligheten. Dessa ser jag som goda motiv till att inte främja biltrafik, trots att livfullhet verkar kunna uppnås trots, eller kanske till och med tack vare, hög närvaro av bilar.

Cyklar är inte särskilt prioriterade längs Sharrow Vale Road. De får samsas med bilarna på körbanan och det finns mycket få anvisade platser för cykelparkering. Trots detta förekommer ändå betydande cykeltrafik längs gatan. Cyklister tar sig alltså fram även då förutsättningarna inte är optimala, men om man vill locka människor till att ta cykeln, och locka dem till ett särskilt stråk, bör man förmodligen arbeta mer med utformningen för att gynna detta trafikslag.

I dagsläget förekommer ingen kollektivtrafik längs Sharrow Vale Road.

Trottoar

Trottoarens huvudsakliga funktion är som transportstråk för fotgängare. Den har dock den ytterligare funktionen att tillsammans med bebyggelse utgöra gaturummets så viktiga kant. Gehl (2003, s125-126) förklarar att det är viktigt att en trottoar är bred nog för att klara gatans fotgängartrafik utan att bli för trång så att de måste gå ut bland bilarna. Samtidigt är det viktigt att ytan inte blir så bred att den lilla skalans goda effekter försvinner, eller att den känns ödslig vid de tider då det inte är höga trafikflöden. Sharrow Vale Roads trottoarer är mellan 1,5-2,5 meter breda, vilket alltså är en lämplig bredd för att hysa både passage, territorieskapande och vistelse hos en livfull gata i den här skalan i det här sammanhanget. Den bredare trottoarbredden finns främst i den västra delen av gatan och den smalare i den östra. Kanske beror det på att utrymmet för territorieskapande är större i den nedre delen, med tanke på alla verksamheter och aktiva fasader som finns där? Territorieskapandet i östra delen av gatan förekommer ju främst på privat mark i folks trädgårdar, vilket borde betyda att trottoaren där enbart används för passage.

Det finns en rik möblering av gaturummet på



Bild 25: Bord och stolar från ett café får plats på trottoaren.

Sharrow Vale Road och det mesta förekommer på trottoaren, främst som ett resultat av territorieskapande. Den sparsamma offentliga möbleringen består främst av trafikskyltar och belysningsarmaturer samt någon enstaka bänk och något cykelställ. En rik möblering bidrar till variation och en hög detaljeringsgrad i gatans kant, vilket jag flera gånger har nämnt är av stor betydelse för ett attraktivt gaturum både för de som vistas och passerar i någorlunda långsam hastighet. Därför är det viktigt att trottoarens bredd är tillräcklig för att möjliggöra detta. Det är också viktigt att möbleringen placeras så att den inte hindrar gångtrafiken (Gehl, 2003, s 165-171)

Min erfarenhet är att kraven på tillgänglighet och framkomlighet är väsentligt högre i Sverige än i Storbritannien. Det medför att man i Sverige förmodligen behöver en bredare trottoar än på Sharrow Vale Road, för att den ska erbjuda tillräckligt god framkomlighet samtidigt som den kan hysa möjligheter till territorieskapande och möblering.

Markmaterial

Sharrow Vale Roads markbeläggning består främst av asfalt, både hos körbana och trottoarer. Asfalten är i de flesta fall inte särskilt väl underhållen utan är frekvent lappad.

Slutsatsen jag drar av detta är att markmaterialets kvalitet inte är en av de mest betydande aspekterna för att åstadkomma en livfull gatumiljö eftersom gatan trots sin slitna markbeläggning faktiskt är livfull.

Som jag tidigare nämnt är dock kraven på tillgänglighet och framkomlighet högre i Sverige än i Storbritannien. Därför behöver man förmodligen i Sverige fästa mer vikt vid markbeläggningens kvalitet, än vad som verkar nödvändigt på Sharrow Vale Road, för att gatan ska upplevas positiv och i förlängningen främja livfullhet.



Bild 26, t.v.: Sharrow Vale Road har en hög närvaro av bilar. Bild 27, t.h.: Lappad asfalt

STRUKTUR

Gatans struktur avser dess morfologi och inpassning i det omgivande gatunätet.

GATUNÄT

Gatunätet i denna del av Sheffield är differentierat i ett nät av huvudgator som ofta börjar och slutar i flervägs korsningar med varandra, samt ett finmaskigare nät av mindre gator, varav vissa är återvändsgator. Sharrow Vale Road är tydligt en av huvudgatorna tillsammans med bland andra Brocco Bank, Ecclesall Road, Juncion Road, Cowlshaw Road och Psalter Lane.

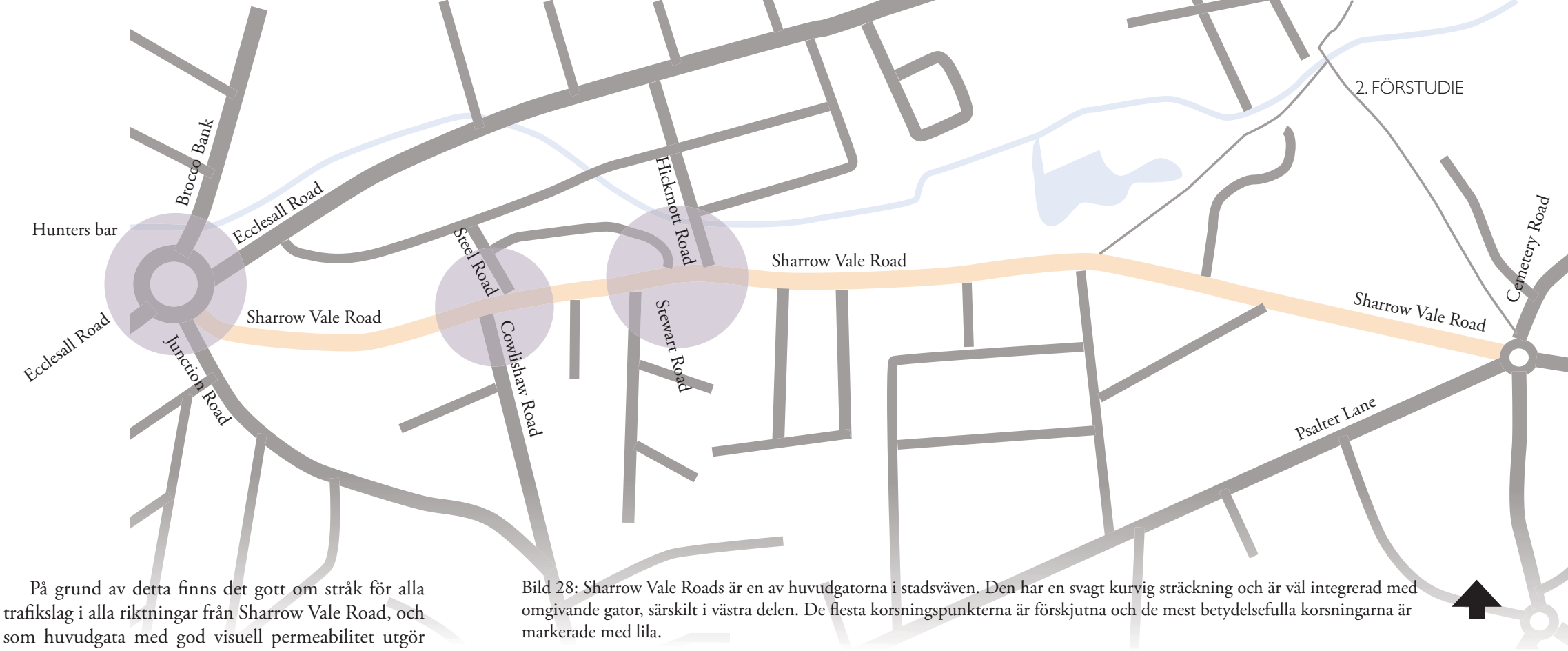
Gatunätet har överlag en relativt finmaskig struktur, med tanke på att det i snitt finns 1-2 korsningspunkter/100 meter längs sträckan (16 korsningspunkter på hela gatan som är cirka 1 km lång, enligt min inventering).

Permeabilitet, som är en viktig aspekt för livfullhet (Thwaites et al, 2013, s 93), uppnås bäst genom ett väl integrerat gatunät, det vill säga med gator som har anslutningar till andra gator och som börjar och slutar i korsningar med andra gator, förklarar Carmona et al. (2010, s 93). Ju finare struktur på gatunätet, det vill säga ju mindre kvarteren är, desto bättre blir permeabiliteten, eftersom man får ett större utbud av möjliga vägval, samt att man får en bättre överblick över dessa vägval när man kan se mellan olika korsningspunkter (Carmona et al., 2010, s 81).

Det finmaskiga, välintegrerade gatunät som Sharrow Vale Road befinner sig i, är säkerligen en bidragande faktor till dess livfullhet. Att den västra delen av gatan, som enligt bild 28 tydligt är mer välintegrerad än den östra också är mer livfull än den östra kan vara ett extra bevis för detta.

MÅLPUNKTER OCH STRÅK

Sharrow Vale Road är inbäddad i en blandad stad, med främst bostadsområden kring sig en bra bit åt alla håll. Ett par kilometer österut finns Sheffield's stadskärna och någon mil västerut nationalparken Peak District, där staden slutar. Detta innebär att det finns en stor variation av målpunkter, både i form av hem, arbetsplatser och rekreationsmöjligheter åt alla håll kring gatan. Det betyder också att det finns motiv för rörelse åt alla håll från gatan.



På grund av detta finns det gott om stråk för alla trafikslag i alla riktningar från Sharrow Vale Road, och som huvudgata med god visuell permeabilitet utgör den själv ett viktigt stråk i öst-västlig riktning. Det enda trafikslag som inte använder just Sharrow Vale Road som stråk är kollektivtrafiken. En stor mängd bussar går istället längs den, i alla fall i västra delen, nästan parallella Ecclesall Road. Några få bussar går också längs Psalter Lane och Cemetery Road. På detta sätt har också de som reser kollektivt god tillgång till Sharrow Vale Road.

I den östra delen av gatan är stråken norrut något begränsade eftersom Porter Brook ligger där som barriär. I den västra delen har man istället byggt över ån och den utgör därför inte någon barriär där.

Båda dessa aspekters skillnader mellan västra och östra delen av gatan korrelerar med att den västra delen har en mer livfull karaktär än den östra. Vad gäller kollektivtrafiken så är den mest intensiv längs Ecclesall Road, alltså närmast den västra delen av gatan, och vad gäller Porter Brook så fungerar den mest som barriär, och därmed motverkare till permeabilitet i gatans östra del.

STRÄCKNING

Sharrow Vale Road har en relativt rak riktning, men med svagt böjda former, något som är typiskt för gator som tidigare varit landsvägar anlagda på enklast möjliga sätt genom landskapet.

En sådan något kurvig sträckning är ideal för en upplevelserik färd längs en gata, enligt Cullens (1960, s 9 & 17-20) *serial vision*-koncept. Det innebär att en promenad blir intressant genom att man inte kan se

Bild 28: Sharrow Vale Roads är en av huvudgatorna i stadsväven. Den har en svagt kurvig sträckning och är väl integrerad med omgivande gator, särskilt i västra delen. De flesta korsningspunkterna är förskjutna och de mest betydelsefulla korsningarna är markerade med lila.

hela sträckan man ska färdas längs redan från början, utan att ens vy förändras allteftersom man rör sig framåt i en växelverkan mellan att vara skymd och att avslöjas. Att Sharrow Vale Road lockar människor till vistelse kan alltså till viss del bero på den upplevelserika promenad som dess sträckning erbjuder.

Det är dock inte omöjligt för raka gator att erbjuda attraktiva och upplevelserika stråk. I Sverige ses till exempel kvartersstaden från 1900-talets första hälft som idealisk, och många gator bildade vid den här tiden är mycket populära (Balgård red. 1994).

KORSNINGSPUNKTER

De mest betydelsefulla korsningspunkterna längs Sharrow Vale Road är rondellen vid Hunters bar,



Bild 29: Den krökta sträckningen ger upphov till intressanta vyer då man rör sig längs gatan.

Cowlshaw Road/Steel Road samt Hickmott Road/Stewart Road eftersom det är här korsningarna sker med gator som också är välintegrerade och leder en vidare i staden. Det är kring dessa korsningar som de flesta handelsplatserna finns längs gatan, precis som handelsplatser historiskt alltid har funnits vid korsande vägar, och utgör i Sharrow Vale Roads fall platser med mycket aktiva fasader och liv.

Korsningspunkterna, både i de mest betydelsefulla lägena och andra, är förskjutna jämfört med den typiska fyrvägs korsningen. I en sådan korsning är mängden fasad mot gata större och möjliggör alltså mer aktiv fasadyta i korsningspunkten än hos en vanlig fyrvägs korsning (se bild 30), vilket kan vara en bidragande faktor till livfullheten i de mest betydelsefulla korsningspunkterna. En förskjuten korsning sänker även hastigheten hos trafiken i korsningen, säger Invall⁴. Ju lägre hastighet hos biltrafik, desto mer människovänlig gångtrafik, vilket främjar vistelse för fotgängare och därmed bidrar till livfullhet.

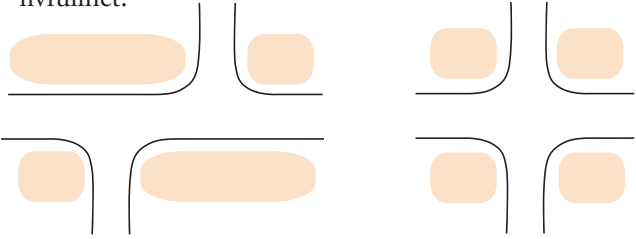


Bild 30: En förskjuten korsning möjliggör fler lägen för aktiva fasader i korsningspunkten.

⁴ Niklas Invall, trafikingenjör på Bjerking, samtal den 19 februari 2014.

VEGETATION

Vegetation är mycket viktig för urban kvalitet. Forskning visar att natur i tätorter bidrar till hållbar stadsutveckling på många olika sätt (Boverket, 2007, s 16-25). Vad gäller att locka människor till vistelse handlar det främst om naturens restaurativa effekter på oss människor. I inspirationsdokumentet Bostadsnära natur (Boverket, 2007) beaktas tillgång, närbarhet och kvalitet som nödvändiga för en fullgod levandsmiljö. Därför har vegetationen på Sharrow Vale Road dokumenterats.

Bild 31 visar vegetation i anslutning till Sharrow Vale Road och bild 34 visar den gröna infrastrukturen i ett mer utzoomat läge. Man kan se att det inte förekommer särskilt mycket grönska i gaturummet, sånär som vid Mill Dam Park vid den gamla löstobaksfabriken i den östra delen av gatan (se bild 25). I den västra delen består vegetationen främst av urnor och balkonglådor som finns i gaturummet på privata initiativ. Trots det upplevs faktiskt Sharrow Vale Road som en väldigt grön gata. Det beror på så kallad inlånad vegetation. Det innebär att vegetationen inte finns på plats rent fysiskt, men att man genom utblickar kan se och därmed uppleva, vegetation som finns på andra platser. I fallet med Sharrow Vale Road möjliggörs detta av den dramatiska topografin, samt det faktum att Sheffield har väldigt mycket grönska att erbjuda, särskilt i de delar av staden man kan se från Sharrow Vale Road. En del av den inlånade vegetationen är heller inte särskilt långt borta, utan kan nå väldigt fort från gatan. Ett exempel på det är grönområdet som börjar på andra sidan Hunters bar roundabout i Endcliffe Park och fortsätter längs Porter Brooks sträckning västerut ända ut mot Peak District nationalpark.

På detta sätt uppfylls både kriterierna för tillgång och närbarhet hos vegetationen på Sharrow Vale Road,

trots den dåliga direkta tillgången i den västra delen av gatan.

Vad gäller kvaliteten på vegetationen handlar det om storlek, innehåll och värden. Den direkt tillgängliga vegetationen vid den östra delen av Sharrow Vale Road består av en sluttande gräsyta med en stor damm i fonden omgärdad av många stora träd. Den hyser inga särskilda funktioner mer än vad en gräsyta, vacker utsikt, stora, susande träd och närhet till vatten kan erbjuda. Men den är välskött och möjliggör en uppsjö av valfria aktiviteter. Det finns även möjligheter att fortsätta följa ett grönt stråk längs Porter Brook vidare



Bild 32: Sharrow Vale Road har stor tillgång till inlånad vegetation



Bild 33: Mill Dam Park vid den gamla löstobaksfabriken är en oas längs gatan.

österut, vilket sätter in grönytan i ett nätverk: något som ökar värdet ytterligare. I grönområdet bortom Hunters bar finns även tillgång till lekplats, idrottsanläggningar och motionsspår, samt det parkstråk som går att följa ända ut i Peak District nationalpark väster om staden. Av allt detta drar jag slutsatsen att kvaliteten på den närliggande vegetationen är hög.

Grönskan finns alltså inte nåbar i direkt anslutning till den mest livfulla västra delen av gatan. Men den som finns i den östra delen, samt den som finns bortom Hunters bar, är säkerligen betydande anledningar till att gatusträckningen upplevs så trivsamt och därmed blir livfull.

GRÖN INFRASTRUKTUR I SHEFFIELD

Sheffield är som jag redan nämnt en mycket grön stad, särskilt i området man kan se från Sharrow Vale Road. Grönytan i områdets övre del är kopplad till ett långt, grönt rekreationsstråk österut och vid Hunters bar börjar en serie parker som sträcker sig västerut ända till nationalparken Peak District, som utgör Sheffield's västra gräns. Denna integration är värdefull av flera anledningar (Boverket, 2007, s 19-22). Ur ekologisk synpunkt krävs tillräckligt stora, sammanhängande ytor för att säkra biologisk mångfald och spridningsvägar. Ur rekreationssynpunkt kan grön infrastruktur bidra med stora nätverk av attraktiva promenad- och cykelstråk, vilket kan innebära folkhälsofördelar.



Bild 34: Grön infrastruktur, sydvästra Sheffield. Kartunderlag: Innehåller Ordnance Survey kartdata © Crown copyright [OS VectorMap District] (2014)



Bild 31: Tillgänglig vegetation längs Sharrow Vale Road.

KARAKTÄR

Karaktären beskriver hur gatan upplevs som helhet, det vill säga, hur ovanstående utformningsaspekter samverkar.

VÄSTRA OCH ÖSTRA DELEN - TVÅ OLIKA KARAKTÄRER

Som jag nämnde i början av inventeringsavsnittet har Sharrow Vale Road två tydligt olika karaktärer, en mer intensivt livfull karaktär i den västra och en lugnare karaktär med spektakulära utblickar i den östra delen av gatan. Den västra karaktären är den som mest inspirerar till hur utformning för en livfull gata bör se ut. Den östra karaktären ses dock också som värdefull för att bidra till livfullhet eftersom den erbjuder närliggande rekreativa värden i form av attraktiv parkmark och visuella kopplingar till närområdet samt till Sheffield i stort. Variation ses inom stadsbyggnadsteori som en styrka (Gehl 2003, s 95-106) och närvaron av den östra delens karaktär kan alltså sägas ytterligare stärka den mer livfulla västra karaktären.



Bild 35: Karaktärskollage från västra delen av gatan.

DEN FÖRÄNDERLIGA KANTEN - LIVFULLHETENS PLATS PÅ GATAN

Tydligt för Sharrow Vale Road, särskilt den västra delen, är att bebyggelse och trottoarer samverkar till en välfungerande föränderlig kant. De hyser aktiva fasader, utrymme för territorieskapande, varierande och detaljrik arkitektur, mångfald och variation i funktioner med mera, och förekommer i princip längs hela gatan på båda sidor.

En föränderlig kant är uppbyggd av en serie av så kallade *segment* av olika karaktär. Ett segment kallar Thwaites & Simkins (2007, s 72) en sorts övergång mellan två olika intilliggande karaktärsområden, som i gränsen överlappar varandra och dessutom skapar något med egna platsegenskaper.

Segmenten kan skilja sig i intensitet. (Thwaites et al., 2013, s 106-112). Ju högre intensitet, desto större möjligheter att hysa social aktivitet, och dessutom desto mindre riktningsverkan hos kanten.



Bild 36: Karaktärskollage från östra delen av gatan.

Då riktningsverkan hos en gata är en viktig aspekt för rumslogik (Carmona et al., 2010, s 183), vill jag argumentera för att det är rimligt att segment av en ganska låg intensitet är önskvärda hos den föränderliga kanten hos en gata. Att segmenten finns, och möjliggör social aktivitet, samtidigt som gatan har en tydlig riktningsverkan. Så är fallet på Sharrow Vale Road, som, enligt förutsättningarna för det här examensarbetet, fungerar mycket bra som livfull gata.

Kanterna är sämre utvecklade i den östra delen av gatan vilket reflekteras av den mindre livfulla karaktären där.



Bild 37: Västra Sharrow Vale Road har en föränderlig kant som många gånger hyser ett rikt gatuliv.

ETT TYDLIGT GATURUM MED PROPORTIONER I MÄNSKLIG SKALA

Längs den västra delen av gatan är gaturummet mycket väldefinierat, med tydliga väggar på båda sidor. Gaturummet kantas av bebyggelse i 2-3 våningar och har en total bredd på cirka 16-17 meter. Det ger den ett höjd-bredd-förhållande på omkring 1:2, vilket är idealt för omslutenhet och riktningsverkan, enligt Carmona et al. (2010, s 183). En människa kan relatera sin egen storlek till de låga husen, och avståndet till andra sidan är så pass litet att kontakt finns. I samverkan med de föränderliga kanterna och deras detaljrikedom åstadkommer detta en karaktär av mänsklig skala.

ÄNDRA BETYDELSEFULLA KARAKTÄRSDRAG

Ett tydligt karaktärsdrag för Sharrow Vale Road är närvaron av bebyggelse och spår från olika tider i gatans historia. Detta bidrar med en känsla av historisk kontinuitet och samhörighet som i sin tur ger attraktiva sociokulturella värden.

Något annat karaktärsfullt, särskilt i västra delen av gatan är den goda integrationen till det kringliggande stadsnätet. Det skapar en logik och översiktighet över hur man kan röra sig genom området och möjliggör anslutning från många andra platser. Detta lockar till både vistelse och passage.

Dessutom är grönskan högst närvarande på Sharrow Vale Road; nåbar och av god kvalitet. Grönska erbjuder rekreation och restoration och har därför alltid ett högt värde för människor, var de än befinner sig, och kanske särskilt i en stad, där många intryck och sinnesupplevelser behöver bearbetas.



Bild 38: Ett tydligt gaturum med bra proportioner



Bild 39: Sharrow Vale Road är en gata där grönska upplevs

SAMMANFATTNING

Sammanfattningsvis kan man säga att man på många sätt kan arbeta med gaturummets utformning, i syfte att främja livfullhet. Det är tydligt att utformningen av kanten mellan inne och har mycket stor betydelse och att de aspekter jag tagit upp i detta avsnitt hänger ihop med varandra och samverkar för att åstadkomma en livfull miljö på gatan. Nedan sammanfattar jag vad jag tar med mig vidare som gestaltningsriktlinjer från respektive aspekt i inventeringen, för att använda i utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan.

VÄGGAR

- Bebyggelsen ska ha hög andel aktiva fasader och möjliggöra och bjuda in till territorieskapande
- Väggarna ska ha hög detaljeringsgrad
- Väggarna ska visa på historiska kopplingar och lokal förankring
- Bebyggelsen ska hysa en mångfald, variation och blandning av funktioner
- Låg bebyggelse och bebyggelse i mänsklig skala eftersträvas och den ska vara utformad för att bidra till ett bra (soligt och vindskyddat) mikroklimat
- Väggarna ska vara tydliga och kontinuerliga men ha smala byggnadsenheter (idealt 3,5-4 meter) med många dörrar och fönster för att påvisa progression då man rör sig längs sträckan
- Byggnader ska placeras intill gatuliv, eller med förgård på cirka 3,75 m
- Byggnader ska placeras med inga eller små mellanrum för att skapa tydliga väggar
- Vägelement utan aktiva fasader bör minimeras, men kan användas där bebyggelse är olämplig för att tydliggöra gatans riktning

GOLV

- Gående och cyklister bör prioriteras
- Biltrafik bör inte prioriteras men får förekomma på andra trafikslags villkor
- Trottoarer ska ge plats för både territorieskapande, vistelse och passage. De bör vara minst 1,5-2,5 m breda, men förmodligen bredare på grund av svenska krav på standard
- Möblering på trottoarer får ej hindra passage
- Markmaterial är inte särskilt viktigt för att åstadkomma livfullhet, men bör väljas för att underlätta passage för de trafikslag man önskar prioritera, samt ge ett prydligt och omhändertaget intryck

STRUKTUR

- Gatunätet bör vara finmaskigt kring gatan. Anlägg därför anslutande gator med täta mellanrum. Ett riktvärde är 1-2 korsningspunkter / 100 meter
- Stor variation av målpunkter bör finnas längs och kring sträckan. Anlägg därför sådana och skapa anslutningar till dem för främst kollektivtrafik, cyklister och gående.
- Gatanssträckningbörvaraattraktivtupplevelserik, till exempel, men inte nödvändigtvis, genom svag kurvighet
- Korsningar bör vara förskjutna för att möjliggöra fler aktiva fasader i korsningspunkter, samt för att sakta ner hastigheten hos biltrafik

VEGETATION

- Det ska finnas tillgänglig, nåbar och kvalitativ vegetation längs gatan
- Gatans grönska bör ingå i stadens gröna infrastruktur för högre ekologiska och rekreativa värden

KARAKTÄR

- Olika karaktärer längs gatan kan komplettera varandra och stärka helheten
- En välfungerande föränderlig kant är av största vikt
- Ett tydligt gaturum med proportioner i mänsklig skala ska eftersträvas

FRAMTAGANDE AV ETT ARBETSSÄTT

I det här avsnittet beskriver jag det arbetssätt jag tagit fram för att använda till utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan samt hur min förstudie ligger till grund för arbetssättet.

Hur referensobjektet inspirerar utvecklingsprocessen i arbetssättet

Sharrow Vale Road befinner sig idag i ett skede av sin historiska utveckling, där den fungerar väldigt bra i sin funktion som livfull stadsgata. För att nå dit har den genomgått en serie utvecklingsskeden från den tid då den var en landsväg strax utanför Sheffield. Idag befinner sig Slöjdgatan-Sveagatan i ett liknande skede som Sharrow Vale Road gjorde för drygt 150 år sedan, i begrepp att påbörja en funktionsförändring från en väg med gles verksamhets- och industribebyggelse till att bli en livfull gata med "innerstadskaraktär". Det jag vill göra med Slöjdgatan - Sveagatan är därför att få igång en serie utvecklingsskeden som liknar den grundläggningsfas som Sharrow Vale Road genomgått, i syfte att på Slöjdgatan-Sveagatan i framtiden kunna uppnå en liknande livfull karaktär som Sharrow Vale Road har idag. Bild 40 illustrerar denna idé.

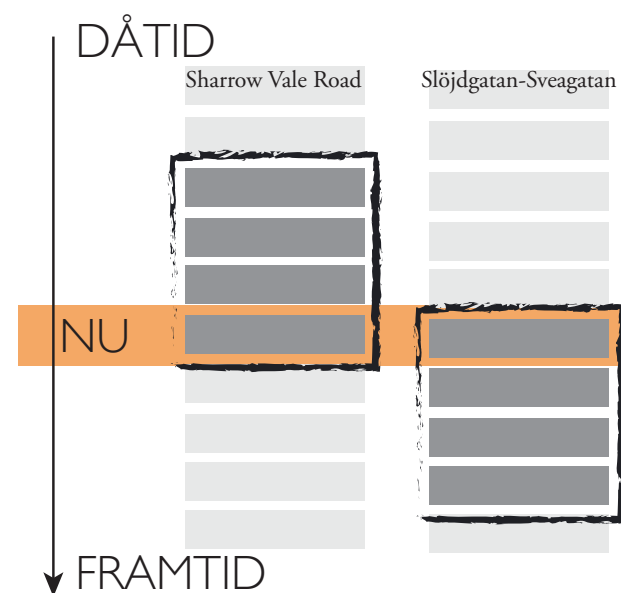


Bild 40 - Arbetssättet för att uppnå en gradvis utveckling över tid på Slöjdgatan-Sveagatan inspireras av hur Sharrow Vale Roads utveckling sett ut.

Lärdomar från förstudien

Genom kartöverläggen och litteraturstudierna som genomfördes under förstudien framkom vissa kriterier som karaktäriserar gators utveckling över lång tid. Dessa har jag utgått ifrån då jag tagit fram mitt arbetssätt:

FRÅN BAKGRUNDSLITTERATUREN

- inget förutbestämt utseende ska finnas för den fullt exploaterade gatan då den börjar bebyggas - öppenhet inför framtiden
- tät, kontinuerlig koppling mellan brukare och exploaterer under utvecklingsprocessen krävs
- gradvis utveckling, som ett lapptäcke, eftersträvas. sådant som inte fungerar försvinner, sådant som fungerar blir kvar, så kallad självrättelsefunktion

FRÅN KARTÖVERLÄGGSTUDIERN

- uppbyggnadsfas på 30-70 år är lämpligt
- bebyggelse ska tillkomma klustervis kring målpunkter och korsningar
- obebyggt utrymme ska finnas kvar efter uppbyggnadsfasen
- få rivningar bör äga rum under grundläggningsfasen

Princip för mitt arbetssätt

Mitt arbetssätt bygger på grundtanken att planering och bebyggelse sker gradvis över lång tid, utan ett förutbestämt slutmål samt en tät och kontinuerlig koppling mellan brukare och den exploatering som sker. Bild 41 förklarar översiktligt hur jag överför denna grundtanke till ett arbetssätt.

Först beskrivs nuläget för området i fråga genom inventering och analys, och en vision för en önskvärd framtidssituation tas fram. Men istället för att planera allting och sedan börja bygga, gör man medvetet

enbart ett förslag för ett första utvecklingsskede, där de mest essentiella aspekterna för att områdets önskvärda utveckling ska bli möjlig i framtiden genomförs. Därefter anläggs området enligt förslaget och människor får börja befolka det. En period senare startas ett nytt planeringsskede där man igen beskriver nuläget, reviderar visionen utifrån de nya förutsättningarna och gör ett förslag för hur man ska gå vidare för att åstadkomma en utveckling för att uppnå den. Detta andra utvecklingsskede anläggs och det nya får komma i bruk ett tag innan nästa utvecklingsskede sätter igång och så vidare. På det sättet fortsätter man tills man uppnått någonting som motsvarar den vision som råder i detta "sista" skede av grundläggningssfasen.

VIKTIGA FÖRHÅLLNINGSPUNKTER FÖR MITT ARBETSSÄTT

- Hela grundläggningsfasen, från det att första utvecklingsskedet påbörjas, tills full exploatering

enligt visionen uppnåts, bör ta minst 30 år. Kanske till och med uppemot 70 år. Detta är ett riktvärde som kommer ifrån kartöverläggsstudien, som jag använder för att det är ett exempel på ett tidsintervall som i varje fall har fungerat en gång.

- Mellan varje utvecklingsskede bör brukarmedverkansprocesser genomföras, för att kontinuerligt beakta brukarnas intresse i den fortsatta utvecklingen av gatan.

- I varje utvecklingsskede ska man skapa något som är tänkt att fungera i sig själv. Detta för att de som flyttar in efter respektive utvecklingsskede ska ha ett fullgott område att leva i från start och inte behöva vänta på förutbestämda, nödvändiga tillägg i senare skeden. På detta sätt blir varje utvecklingsskede fristående.

- Hela sträckningen ska behandlas i alla

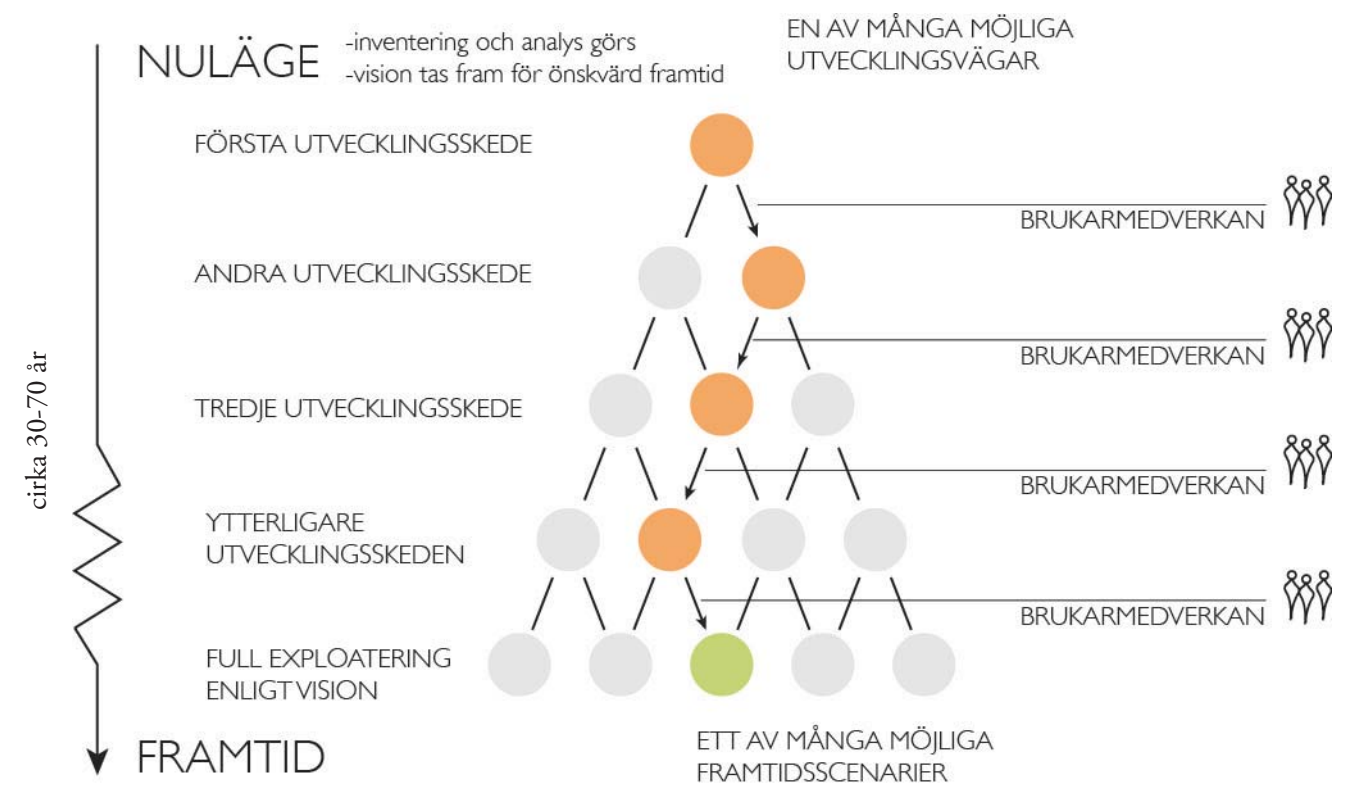


Bild 41 - Arbetssättet för Slöjdgatan-Sveagatan visar på en gradvis utveckling i flera utvecklingsskeden, där brukarmedverkan genomförs mellan varje skede för att kontinuerligt kunna beakta brukarnas önskemål. Arbetssättet möjliggör också många olika utvecklingsvägar, vilket tydliggörs i denna bild.

utvecklingsskeden. På det sättet kan ny exploatering göras i de lägen som bäst gynnar området som helhet, i befintliga målpunkts- och korsningslägen till exempel.

- Då hela uppbyggnadsfasen är genomförd ska där fortfarande finnas obebyggt utrymme mot gatan för att möjliggöra eventuell nödvändig, framtida tilläggsbebyggelse.

- Man ska sträva efter att riva så lite som möjligt under utvecklingsprocessen.

Genomförande av ett utvecklings-skede

Varje utvecklingsskede i mitt arbetssätt ska genomföras likadant och består av tre huvudsakliga delar; planering, uppbyggnadstid och etableringstid (se bild 42).

Planeringen är den del som innebär inventering och analys av arbetsområdet, framtagande av vision alternativt revidering av befintlig vision om man befinner sig i ett senare skede än det första, framtagande

av program för det aktuella utvecklingsskedet, samt framtagande av gestaltungs-förslag för detsamma. Alla handlingar i denna del bygger på en tät kontakt med områdets brukare, samt på de gestaltungsriktlinjer som konstaterats viktiga för att möjliggöra livfullhet enligt inventeringen av Sharrow Vale Road.

Uppbyggnadstiden är den del då området byggs och anläggs.

Etableringstiden är en period under vilket det nyanlagda området får befolkas och användas, så att brukare kan lära känna det innan nästa utvecklingsskedes planeringsdel påbörjas. På det sättet samlar brukarna in värdefull information om det senaste utvecklingsskedets bra och dåliga sidor, vilka kan tas upp i medborgardialogerna under nästa utvecklingsskedes planeringsdel och därmed ligga till grund för vidare utveckling av området.

Tidsintervaller i processen

Då tidsaspekten är den centrala i den här uppsatsen, redovisar jag här riktvärden för lämpliga tidsintervaller för utvecklingsprocessen enligt mitt arbetssätt. Dessa värden bygger på kartöverläggsstudierna av

referensobjektet, samt rimliga tider för olika delar i stadsbyggnadsprocessen.

Sharrow Vale Roads uppbyggnadsfas varade mellan 30 och 70 år. Det betyder att hela processen från första byggskede till att man uppnått ett framtidsscenario som motsvarar visionen bör vara mellan 30 och 70 år lång. Det är rimligt att anta att det kortade intervallet är mest önskvärt, i en tid med högt exploateringstryck och stort behov av bostäder, som nu. Därför räknar jag här med en uppbyggnadsperiod på 30 år.

Om man tänker sig att planering av ett område av den här typen i den här skalan, inklusive brukarmedverkansprocesser, kan ta kring 2-3 år. Sedan kanske själva byggandet tar ytterligare 2-3 år. Därefter vill man att varje skede ska få etableras i kanske 2-3 år innan man börjar tänka på vidare planering. Då blir steget mellan varje nivå i pyramiden mellan 6 och 9 år, 7,5 år som medelvärde. Per G. Berg⁵ menar att 5 år kan vara en rimlig etableringstid för ett område innan nästa bebyggelseskede genomförs. 7,5 år känns tillräckligt nära detta för att vara rimligt. Om så är fallet bör man genomföra fyra separata byggscheden, för att åstadkomma en uppbyggnadsfas på 30 år.

I ett verkligt scenario skulle en mängd oförusägbara

omständigheter ändra dessa tidsintervaller. De tidsrymder jag nämnt ska därför endast ses som riktvärden i mitt räkneexempel.

Mitt arbetssätt i denna uppsats

I utvecklingsförslaget för Slöjdgatan - Sveagatan i denna uppsats använder jag mitt arbetssätt på följande vis: Jag genomför planeringsdelen i ett första utvecklingsskede för Slöjdgatan-Sveagatan och genomför därför inventering och analys för gatan, tar fram en vision för en önskvärd framtid för gatan och tar därefter fram ett program samt ett förslag för ett första utvecklingsskede. Enligt mina avgränsningar för examensarbetet genomför jag inga brukarmedverkansprocesser, trots att jag här poänterar vikten av detta.

För att tydliggöra mitt arbetssätts idé om en gradvis utveckling mot något som motsvarar en vision om en önskvärd framtid, presenterar jag också en möjlig utvecklingsväg och ett möjligt framtidsscenario, på en hypotetisk och översiktlig nivå. Bild 43 är en översikt över hur jag använder mitt arbetssätt i denna uppsats.

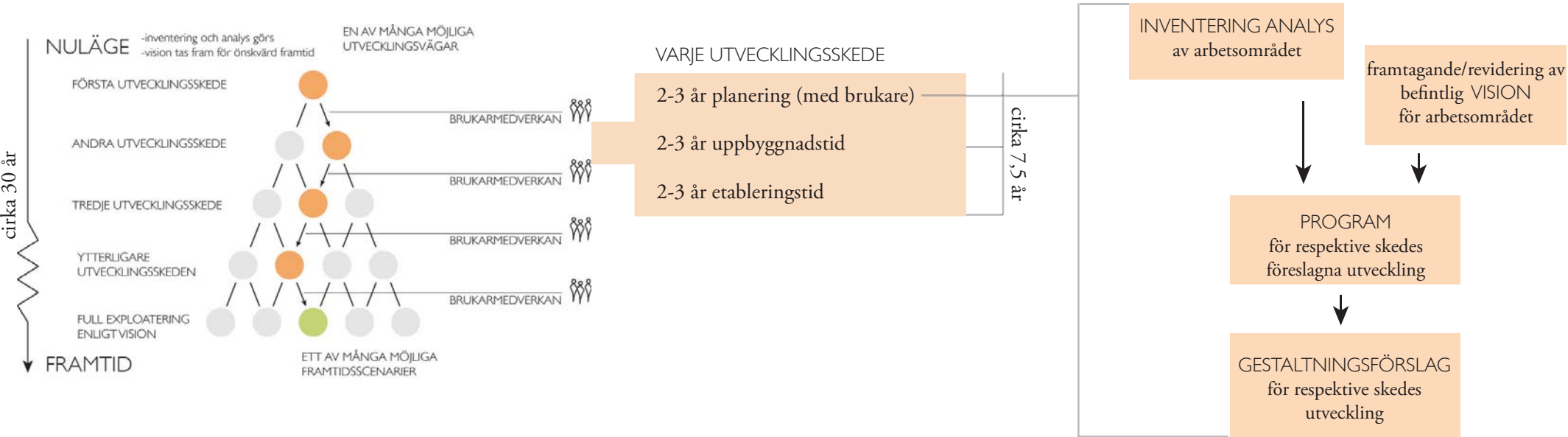


Bild 42: Mitt arbetssätt för en livfull gata, inspirerat av traditionell utveckling.

⁵ Dr. Per G. Berg, professor inom landskapsarkitektur - särskilt uthållig samhällsbyggnad vid SLU Uppsala, samtal den 4 mars 2014.

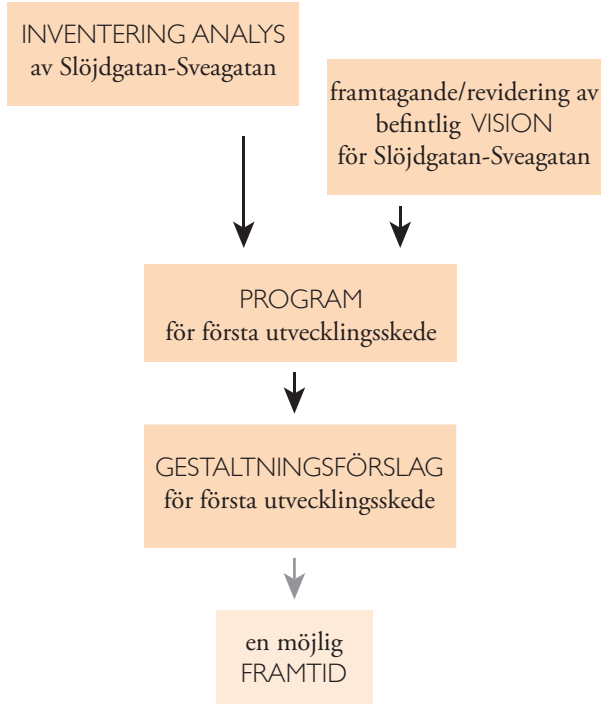


Bild 43: De delar i utvecklingsprocessen jag kommer redovisa i denna uppsats.

3. UTVECKLINGSFÖRSLAG

OM SLÖJDGATAN-SVEAGATAN



Bild 45: Vy från Sveagatan



Bild 46: Vy från Slöjdgatan



Bild 44: Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping, Sverige. Kartunderlag: © Lantmäteriet, i2014/764

Slöjdgatan-Sveagatan är en drygt 1 km lång gatusträckning i Övre Vasastaden i centrala Linköping, just utanför riksintresset Linköpings stadskärna. Gatorna sträcker sig genom 5 kvarter (se bild 47), vilka idag står inför en omvandling, och håller på att detaljplaneras och bebyggas. Enligt översiktsplanen (Linköpings kommun, 2010b, s 153) ska omdaning av området göra det till en del av innerstaden, med hög täthet i bebyggelsen, "innerstadskaraktär" och många blandade funktioner: bostäder, handel, verksamheter och service. Detta ska sedermera bli stadens "nya ansikte mot norr" (Linköpings kommun, 2010a, s 4). Slöjdgatan-Sveagatan ska utgöra områdets pulsåder och vara en förbindelse för cyklister och



Bild 47: Kvartersindelning Övre Vasastaden

gående mellan resecentrum och västra stadens friområden. (Linköpings kommun, 2010a, s 6). Dessa utgångspunkter gäller för mitt arbete med Slöjdgatan-Sveagatan, men i övrigt är mitt förslag helt fristående från Linköpings kommuns verkliga planer. Jag ger mig själv även möjligheten att utföra förändringar på södra sidan om Sveagatan, något som inte är inkluderat i kommunens planarbete.

OM LINKÖPING

Linköping ligger i Östergötland och är, tillsammans med Norrköping, huvudort i den så kallade fjärde storstadsregionen. Staden är med sina dryga 150 000 invånare Sveriges femte största kommun (Linköpings kommun, 2014b).

Linköping omnämndes för första gången i början av 1100-talet, och detta i kyrkliga sammanhang (Modén, u.å.a). Staden är nämligen huvudort i Linköpings stift och har en domkyrka. Detta har genom historiens lopp präglat staden starkt, och domkyrkan är idag det mest karaktäristiska inslaget i stadssilhuetten (Wikipedia, 2014b). Linköping fick stadsprivilegier i slutet av 1200-talet och hade då endast några hundra invånare (Modén, u.å.b). Linköping hade, liksom alla andra svenska städer, svåra levnadsförhållanden ända in på 1800-talet då ökade transportmöjligheter med järnväg och kanaler möjliggjorde bättre handelsförhållanden. Linköping hade en omfattande industri på 1850-1960-talet (Semberg, 2009) framför allt inom textil- och träproduktion. Men det är inte som industristad Linköping är känt, utan som en lärandestad, dels tack vare dess kyrkliga historia, samt genom universitetet som grundades 1975 (Wikipedia, 2014b).

Linköping är under stark tillväxt (Linköpings kommun, 2014b) och står därför inför stora förändringar. Den planerade höghastighetsjärnvägen Ostlänken har Linköping som ena slutstation, och därför planeras ett nytt resecentrum med kringliggande utvidgning av centrum. Arkitektävlingen för detta är

nu avgjord och har skapat stark debatt om ämnet i staden. 2017 ska också bomässan Bo17 gå av stapeln i ett idag obebyggt område i Östra Valla, som ska knyta ihop Linköpings universitetsområde med centrum. Tillväxten innebär också förändringar av andra delar av staden, bland andra Övre Vasastaden där Slöjdgatan-Sveagatan ligger.

HISTORIK SLÖJDGATAN-SVEAGATAN

Sveagatan fanns redan på häradsekonomiska kartan från 1868-1877 (Rikets allmänna kartverk, 1868-1877). Då var den en landsväg genom åkermarken som omgav Linköpings stadskärna. Dess sträckning slutade dock inte vid Götgatan, som ännu inte fanns, utan fortsatte rakt västerut ända fram till Bergsvägen. Slöjdgatan fanns inte alls. På 1882 års generalstabskarta (Rikets



Bild 48: Sveagatan markerad på den häradsekonomiska kartan för Linköping 1868-1877 Kartunderlag: Lantmäteriet

allmänna kartverk, 1882) bestod området fortfarande av åkermark. Fornlämningar vid Slöjdgatans västra ände, intill Bergsvägen, visar bosättningar från både sten-, brons- och järnålder (RAÄ, Linköping 166:1). Sannolikt har området därför en mycket lång historia som odlingsmark, särskilt då stora delar av området vilar på lerjord (Linköpings kommun, 2008, s 27).



Bild 49: Sveagatan markerad i generalstabskartan för Linköping 1882 Kartunderlag: Lantmäteriet

Någon gång i början av 1900-talet började dock urbaniseringen runt Sveagatan. På Cohrs stadskarta över Linköping från 1928 (Cohrs, 1928) ser man att södra sidan av Sveagatan fram till Kristinagatan (då Stjärnorpsgatan) hade kantats av bebyggelse, medan norra sidan fortfarande var obebyggd. Det är tveksamt hur det såg ut nordväst om detta, eftersom det inte framgår tydligt av kartbilden. Ett rimligt antagande är kanske att där inte stod någon viktig bebyggelse vid den tidpunkten, eftersom man inte visar mer på



Bild 50: Sveagatan markerad på Cohrs stadskarta för Linköping 1928. Kartunderlag: Wikimedia Commons



Bild 51: Slöjdgatan-Sveagatan med angränsande gator idag

stadskartan.

På grund av platsbrist i centrum presenterade stadsfullmäktige 1945 en stadsplan där Övre Vasastaden reserverades för företag som skulle flyttas ut från stadskärnan, i syfte att ge plats åt fler bostäder och centrumhandel (Övre Vasastaden, 2012). Industrigatan ritades in som delare i området. Norr om den skulle industrier lokaliseras, och söder om den handel och hantverkare.

Varken Industrigatan eller Slöjdgatan fanns dock enligt häradsekonomiska kartan från 1948 (Rikets allmänna kartverk, 1948). Ett par byggnader hade dock uppförts längs Slöjdgatans kommande sträckning. Bebyggelse hade tillkommit längs sydsidan av Sveagatans hela sträckning och den utgjorde stadens norra gräns tillsammans med Götgatan. Byggnaderna som syns på denna plan längs Sveagatan, mellan Götgatan och Östgötagatan, känns igen från



Bild 52: Sveagatan markerad på ekonomiska kartan för Linköping 1948. Kartunderlag: © Lantmäteriet i2014/00764

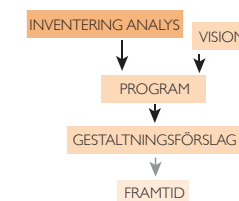
dagens planer över området. Byggnaderna öster om korsningen med Östgötagatan var dock andra än dagens. Idag finns endast stämpelfabriken kvar från den tiden och man kan anta, utifrån byggnadernas utformning, att resterande bebyggelse bestod av blandade industri- verksamhetslokaler av liknande karaktär, samt inslag av något bostadshus. Resten av marken norr om Sveagatan-Götgatan var fortfarande åker eller trädgård.

1952 uppfördes den byggnad som idag hyser lågprislivsmedelsbutiken Priso på norra sidan av Sveagatan. Det var då fabrikslokal för Linköpings Strumpfabrik som producerade Ullastrumpan, en tidig variant av nylonstrumpor. (Semberg, 2009). 1957 byggdes fyra paviljonger invid Sveagatan i kvarteret Automaten. De användes som undervisningslokaler till den nyinrättade tekniska skolan och kom sedermera att bli några av Linköpings universitets första lokaler (Övre Vasastaden, 2012). Dessa är idag rivna. På 1950-talet byggdes också husen längs Danmarksgatan, som följer i Sveagatans linje västerut (Linköpings kommun, 2010a, s 7) och bildar gräns för grönområdet söder om Slöjdgatan. År 1960 är nästan alla kvarter i Övre Vasastaden bebyggda enligt 1945 års stadsplan (Övre Vasastaden, 2012). 1959 hade Industrigatan anlagts, och fram till 1977 utgjorde den en del av Riksettan, dåtidens motsvarighet till europaväg E4. 1973 såldes företaget Linköpings Strumpfabrik och blev det sista att lägga ner i Linköping, som en gång haft en stolt textilindustri (Semberg, 2009). Några år senare öppnade lågprisvaruhuset Priso i den gamla

fabriksbyggnaden, där det fortfarande huserar idag (Modén, u.å.c). I slutet av 1980-talet fylldes Sveagatans södra sida, mellan Östgötagatan och Stämpelfabriken (vid Engelbrektsgatan) med de bostäder som står där idag och i början av 2000-talet uppfördes ny bebyggelse på Engelbrektsgatan, som utgör foden för Sveagatan österut (Linköpings kommun 2014a, s 18).

I KORTHET

Sammanfattningsvis kan man säga att både Slöjdgatan och Sveagatan historiskt har karaktäriserats av småindustrier från det att den sedan urminnes tider odlade marken började urbaniseras. Sveagatan bebyggdes först i början av 1900-talet. Då fanns inte Slöjdgatan. Kring 1950 var Sveagatans södra sida bebyggd med främst småindustrier, men också ett antal bostadshus. Vid den här tiden byggdes också det som idag är Priso, det enda som idag förekommer som bebyggelse på norra sidan av Sveagatan. Det var också nu som Slöjdgatans bebyggelse kom till och 1960 var i princip alla småindustri kvarter bebyggda enligt 1945 års stadsplan. Sedan dess har småindustrierna längs Sveagatan successivt bytts ut mot bostäder, som byggts under olika tider enligt rådande ideal. På så sätt finns där en blandning av tidsskikt representerade, men den industriella karaktären har suddats ut. Bebyggelsen längs Slöjdgatan är fortfarande densamma och småindustriella verksamheter, som exempelvis bilverkstad, måleri och tryckeri pågår där än idag.



INVENTERING OCH ANALYS

Inventeringen och analysen för Slöjdgatan-Sveagatan är genomförd inom samma kategorier som inventeringen av referensobjektet Sharrow Vale Road. De iakttagelser som gjorts för Slöjdgatan-Sveagatan analyseras i respektive avsnitt utifrån vad som framkom i förstudien.

Introduktion

Vid första anblick utgör Slöjdgatan-Sveagatans sträckning en tydlig gräns mellan två karaktärsområden i Linköping. Norr om gatorna finns ett industriområde som sträcker sig ända till stadens norra och nordöstra utkant. Söder om dem finns innerstaden med främst bostäder, verksamheter, service och handel.

Det är främst bebyggelsen som karaktäriserar områdena och accenturerar skillnaderna dem emellan,

både genom utformning och placering. Eftersom Slöjdgatan enbart hyser bebyggelse på sin norra sida karaktäriseras den mest av industriområdet, och eftersom Sveagatan hyser mest bebyggelse på södra sidan är den starkast karaktäriserad av innerstadens bostads- och handelskaraktär. Så till vida skiljer sig även de två gatorna en del från varandra.

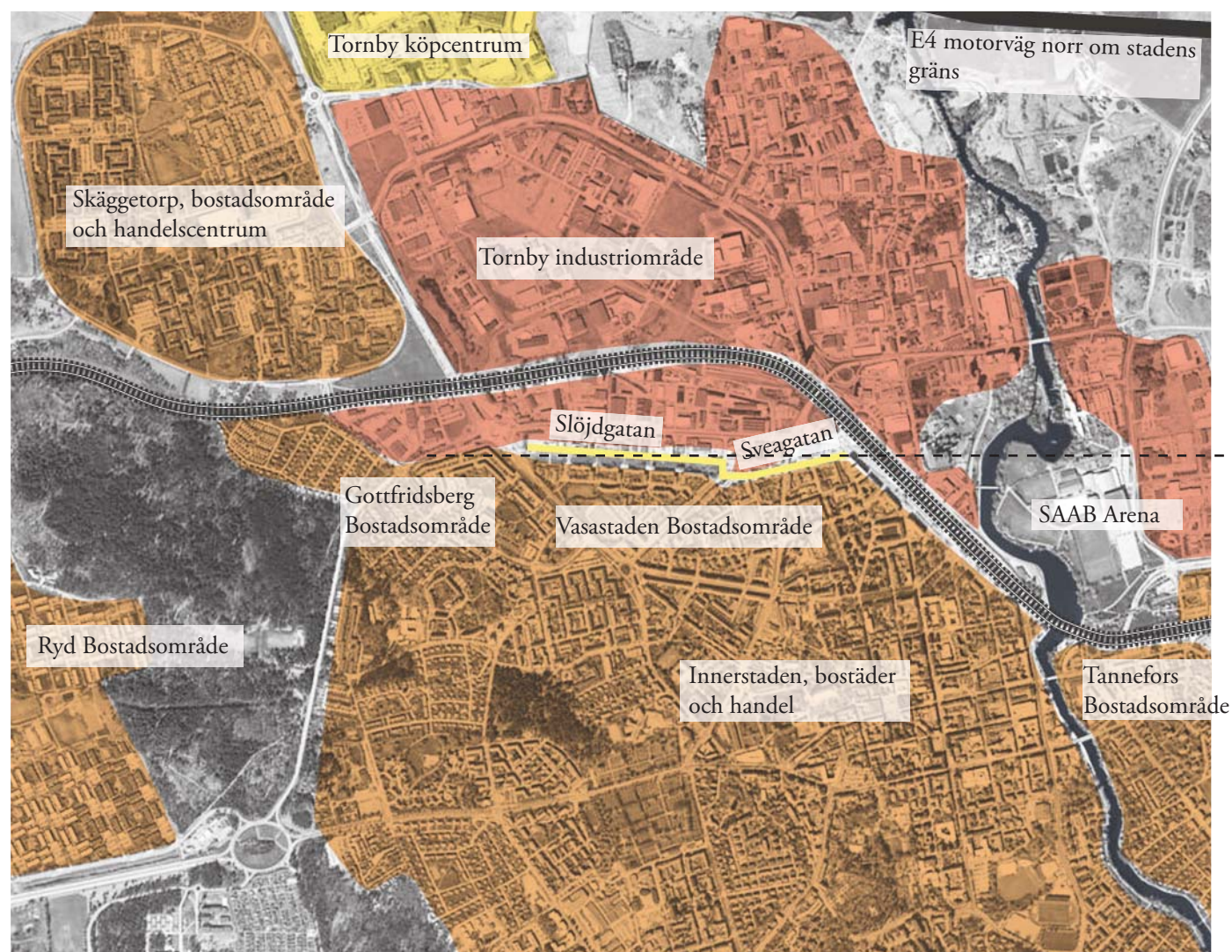


Bild 53: Slöjdgatan-Sveagatans läge i förhållande till olika stadsdelar i Linköping. Orange är främst bostadsområden, röda är industriområden och gula är handelsområden. Kartunderlag: © Lantmäteriet, i2014/764

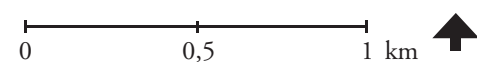
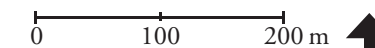
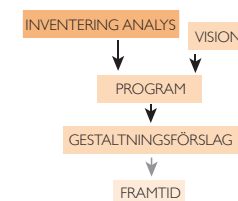


Bild 54: Bebyggelsens skala och placering tydliggör karaktären norr respektive söder om Slöjdgatan-Sveagatans sträckning. Kartkälla: © Lantmäteriet, i2014/764





VÄGGAR

I det här avsnittet beskrivs gaturummets väggar hos Slöjdgatan - Sveagatan. Väggarna består dels av bebyggelse och behandlas mest här eftersom den, enligt min förstudie är av störst betydelse för livfullheten genom sin förmåga att bilda föränderliga kanter.

Stora delar av väggarna består dock av träd, häckar och stängsel. I flera fall finns inga väggelement alls. Dessa avgränsningar, eller avsaknad av dem, behandlas senare i avsnittet.

Byggnadernas utformning

Utformningen på byggnaderna längs Slöjdgatan-Sveagatan är väldigt varierad. Där finns låga, breda industribyggnader, låga, små industribyggnader, höga flerbostadshus i tegel eller puts från flera olika tidsepoker, lägre bostadshus av villakarakter i pastellfärgad träpanel, med mera. Något gör dock att de passar ihop med varandra, och bildar två huvudsakliga karaktärer, som sinsemellan också fungerar ganska bra tillsammans. I bild 55 syns ett urval av områdets bebyggelse.

AKTIVA FASADER OCH TERRITORIESKAPANDE

Bebyggelsen längs Slöjdgatan-Sveagatan har mycket få aktiva fasader, och som en följd av det pågår inte heller något territorieskapande, även om plats finns tillgänglig för det. Bristen på aktiva fasader är förmodligen det enskilt största problemet för livfullheten längs gatan idag, eftersom detta är nödvändigt för att åstadkomma goda föränderliga kanter.

DETALJRIKEDOM

Mycket av den befintliga bebyggelsen hos Slöjdgatan-Sveagatan hyser en god detaljriktighet. Vissa fasader kan dock vara långa och därmed lite monotona, och bristen på territorieskapande håller detaljnivån nere. Men generellt är detaljnivån hos byggnaderna intressant nog för att kunna fungera bra om man lyckas åstadkomma aktiva fasader och territorieskapande i förslaget.

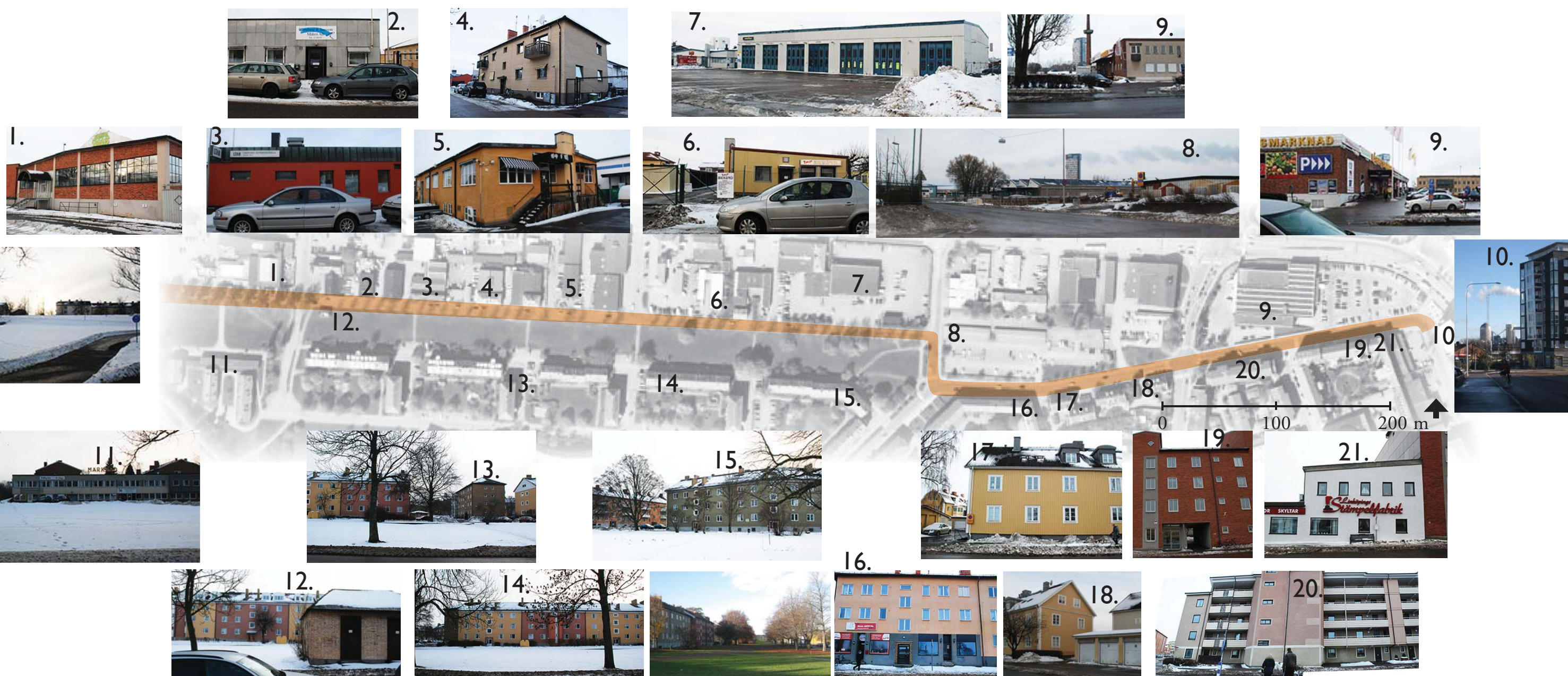


Bild 55: Exempel på bebyggelse längs Slöjdgatan-Sveagatan. Kartunderlag: © Lantmäteriet, i2014/764

HISTORISKA KOPPLINGAR OCH LOKAL FÖRANKRING

Bebyggelsen längs Slöjdgatan-Sveagatan har uppkommit under många olika tider. Här finns bebyggelse representerad med bostäder från tidigt 1900-tal mellan Kristinagatan och Östgötagatan, via bostäder och industrilokaler från 1940-1950-tal längs det mesta av sträckan, fler bostäder från 1980-tal mittemot Priso till östra ändens bostadshus med lokaler i botten från 2000-talet. All bebyggelse är mycket tidstypisk och karaktärsfull enligt de stilideal som rådde vid uppförandet. Det finns stora sociokulturella värden i denna variation av både funktion hos bebyggelsen och tidstypisk karaktär. Därför ser jag det som en självklarhet att ta till vara dessa värden i utvecklingsförslaget.

Byggnadernas funktion

Bebyggelsen längs Slöjdgatan-Sveagatan är idag tydligt funktionsseparerad (bild 56). Södra sidan av sträckningen, inklusive förlängingen av Sveagatan västerut, består nästan uteslutande av bostäder, medan norra sidan av gatusträckningen främst består av småindustri, handel och garage/uthus. En sådan funktionsuppdelning som syns längs Slöjdgatan-Sveagatan kan enligt förstudien vara problematisk när syftet är att uppnå livfullhet.

Byggnadernas höjd

Byggnadshöjden är mycket varierande längs Slöjdgatan-Sveagatan (bild 57). Generellt är den dock låg, 1-2 våningar på norra sidan och hög, upp till 7 våningar på södra sidan. Som framkommit i förstudien är en relativt låg bebyggelse eftersträvarsvärd, särskilt av klimatmässiga skäl. Det är olyckligt att Sveagatans höga byggnader står på södra sidan, eftersom de då skuggar gaturummet en stor del av dygnet. Slöjdgatan däremot, har ingen bebyggelse längs sin södra kant, vilket innebär goda förutsättningar för en fortsatt solig gatusträckning.

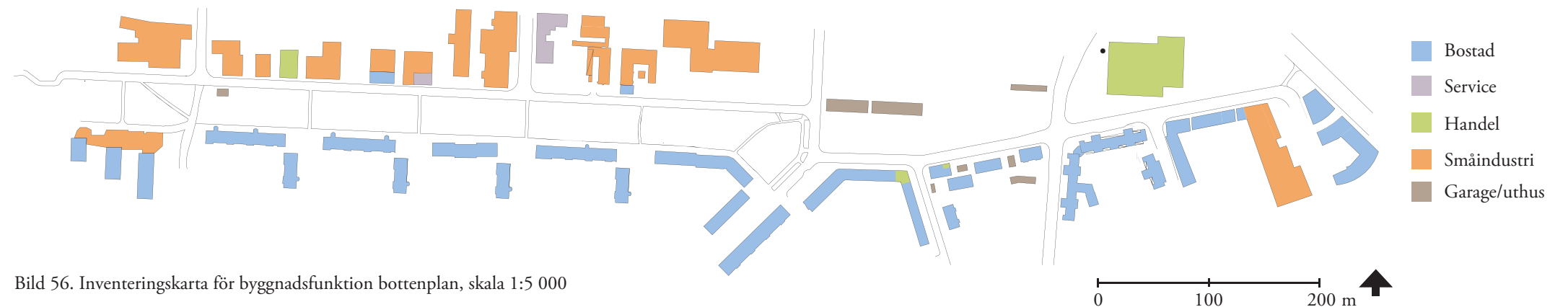


Bild 56. Inventeringskarta för byggnadsfunktion bottenplan, skala 1:5 000

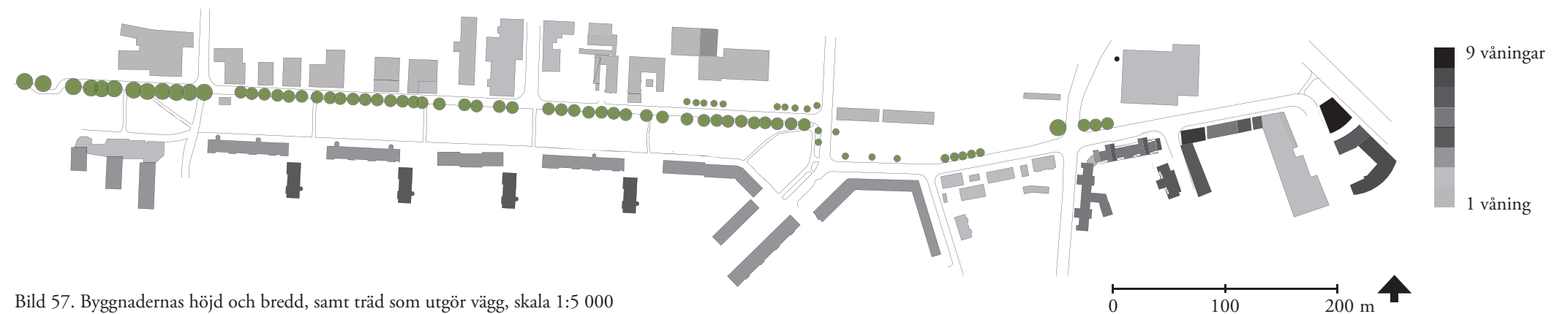


Bild 57. Byggnadernas höjd och bredd, samt träd som utgör vägg, skala 1:5 000

Byggnadernas bredd

Byggnadernas bredd på Slöjdgatan-Sveagatan varierar kraftigt (bild 57). Bostäderna är generellt uppförda i kvartersstruktur med långa enheter, vilket enligt förstudien har en del negativa följder i form av monoton och låg permeabilitet. Övrig bebyggelse varierar i bredd, med vissa som har långa fasader mot gatan, och vissa som har korta. Detta bidrar med en variation i gatusträckningen, vilket konstaterats önskvärt i förstudien. Samtidigt konstaterades där att det är önskvärt med smala, och variationsrika byggnadsenheter, så för många breda byggnader kan vara ett problem, såvida de inte kan delas upp i tydligt upplevda mindre enheter. Det finns alltså potential för generellt goda byggnadsbredder om man sparar vissa byggnader längs Slöjdgatan-Sveagatan men även en risk för monoton om man inte arbetar för att skapa kortare fasadelement.

Byggnadernas placering

All bebyggelse norr om gatan består av fristående enheter i olika bredd med olika avstånd mellan sig och med olika stor tillbakaskjutning från gatan. Enligt förstudien kan detta skapa otydlighet i gaturummet då gatans riktning och sektion inte blir tydlig och konsekvent. Västra delen av Slöjdgatan upplevs dock ha en tydlig vägg i norr, eftersom mycket av bebyggelsen ändå följer den raka gatusträckningen, medan östra delen av Slöjdgatan och hela Sveagatan har en mycket mer diffus gatukaraktär utan tydlig riktning.

Södra sidan har lite motsatt uppbyggnad. Där har Sveagatan långa enheter av bebyggelse direkt i gatuliv eller med smala (3,5 meter ungefär) förgårdar, medan Slöjdgatan gränsar direkt mot ett grönstråk utan någon avgränsande bebyggelse alls. Istället är det en trädrad som utgör gaturummets södra gräns på Slöjdgatan.

Detta innebär att båda gatorna erbjuder en viss riktningssverkan, i och med tydliga väggar på en av

sidorna (se sektioner i bild 60 och 61), men att det krävs arbete med andra sidans väggar för att åstadkomma verkligt tydliga gaturum.

Andra väggelement

Något som är tydligt i bild 57 är hur både Slöjdgatan och Sveagatan till största delen saknar bebyggelse på ena sidan. I Slöjdgatans fall på södra sidan och i Sveagatans på norra sidan. Det gör att gaturumsupplevelsen blir mycket svag i och med att rummet enbart begränsas i en riktning. Längs Slöjdgatan växer dock en trädrad längs södra sidan av gatan, vilket motverkar detta en aning. Den bidrar i vilket fall med en tydlig riktningssverkan i gatans linje. Längs Sveagatan står ett fåtal träd i norra sidans gatulinje, men de bidrar inte lika tydligt till en upplevd vägg i gaturummet.

Enligt förstudien är det inte lämpligt med

GOLV

för stora mängder diffusa väggelement så i mitt utvecklingsförslag är det viktigt att åstadkomma tydligare väggar både längs Slöjdgatan och Sveagatan.

Längs Slöjdgatan förekommer ofta stängsel av Gunnebotyp eller korrugerad plåt mellan byggnaderna. Det beror förmodligen på att fastighetsnyttjaren vill stänga ute oönskade besökare eller att verksamheten inte lämpar sig för spontanbesök. Detta ger ett något stökigt och ovårdat intryck, vilket kan vara både positivt och negativt. Kanske lockar denna stökiga miljö till kreativitet för att försköna platsen genom exempelvis gatukonst, eller så ger stökigheten känslor av att ingen bryr sig om platsen vilket kan skapa otrygghet.



Bild 58. En trädad av främst ask utgör ena väggen av Slöjdgatans gaturum.



Bild 59. Ett plåstängsel längs Slöjdgatan. Det ger ett ovårdat intryck i gaturummet.

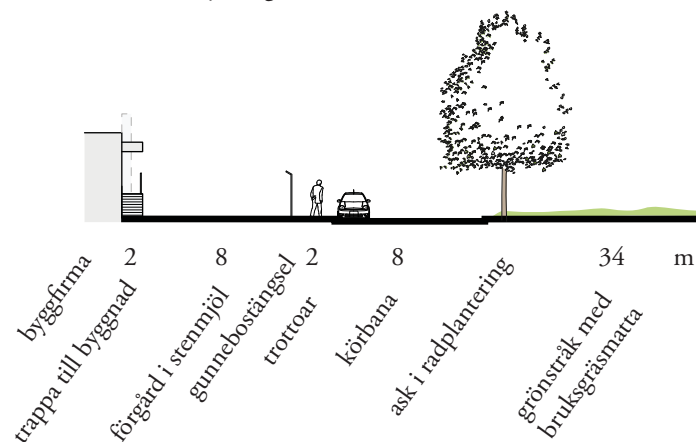


Bild 60. Representativ sektion för Slöjdgatan, 1:400/A3

Proportioner och prioriterade trafikslag

Sektionerna i bild 60 och 61 visar hur gaturummets golv är fördelat mellan olika funktioner för Slöjdgatan respektive Sveagatan. Det är relativt representativa för hela sträckningen hos respektive gata.

Både Slöjdgatan och Sveagatan är tydligt anlagda för bil som huvudsakligt trafikslag med en klassisk gatuuppdelning för blandade trafikslag och den största delen avsedd för bilarna. Särskilt tydligt syns detta på Slöjdgatan, som endast har trottoar på ena sidan av gatan och därför visar dålig anpassning till fotgängare. Gatuparkering är möjlig längs Slöjdgatans hela norra sida och längs nästan hela Sveagatans södra sida.

En busslinje trafikerar Sveagatan, med två hållplatser längs dess sträckning och en annan busslinje korsar Slöjdgatan vid Gesällgatan. Anpassningen till motortrafik hos gatorna möjliggör alltså även kollektivtrafik med buss, även om den i dagsläget inte är särskilt väletablerad.

Ingen av gatorna har någon särskilt anordnad cykelbana. Detta innebär att cyklister måste samsas med bilisterna, vilket är negativt ur säkerhetssynpunkt.

Att gatan är anpassad efter bilismen skulle enligt förstudien kunna utgöra ett problem för livfullheten. Dels för att omfattande biltrafik brukar vara oattraktivt för både vistelse och för passage för gående och cyklister, särskilt på grund av bullret (Gehl, 2010, s 151-153). Dels för att gator som bildats med bilens förutsättningar som norm ofta kantas av byggnader

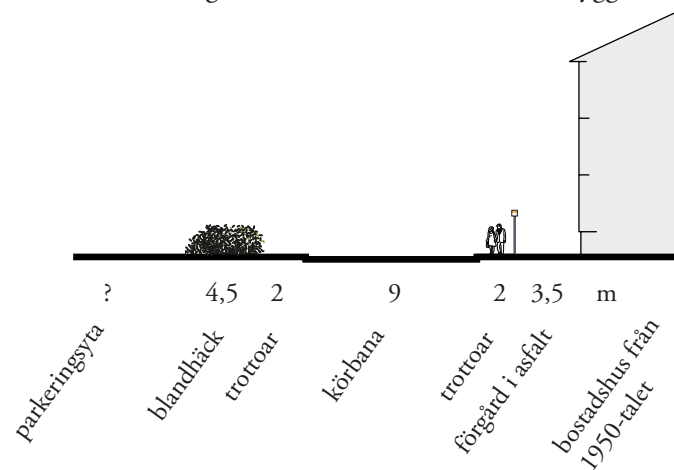


Bild 61. Representativ sektion för Sveagatan, 1:400/A3

med en låg detaljeringsgrad som passar bilistens hastighet, men som upplevs monoton för långsammare trafikslag (Gehl, 2010, s 43-44). Men biltrafiken är inte särskilt omfattande längs gatan eftersom Industrigatan strax norrut är en mycket effektivare passage i denna del av staden. Biltrafiken består i princip enbart av de som har en plats längs gatan som målpunkt. Om man genom omgestaltung främjar andra trafikslag än bilen störs alltså inte bilgenomfartsflödet i staden i stort. Gaturummets bilanpassade skala borde heller inte vara ett större problem för att främja livfullhet genom omgestaltung, eftersom gatan faktiskt endast har en tydlig vägg åt ett håll. Den andra väggen kan därför placeras så att gaturummet får önskade proportioner. Då kollektivtrafiken inte är särskilt väletablerad längs gatan i dagsläget skulle det vara önskvärt att utveckla den i framtiden, för att locka människor till gatan som inte har tillgång till bil eller har möjlighet att gå eller cykla långa sträckor.

Att åstadkomma en utformning som gynnar vistelse för människor, samt passage för cyklister och fotgängare och i förlängningen livfullhet, borde därför vara fullt möjligt. Det är något som måste prioriteras i utvecklingsförslaget, då detta är en förutsättning som krävs för att locka människor dit.



Bild 62. Slöjdgatan har bara trottoar på ena sidan. Längs den får man också parkera sin bil längs hela gatans sträckning.



Bild 63. Busshållplats i gatan, utan för Priso.

Trottoar

Trottoarerna längs Slöjdgatan och Sveagatan fungerar idag nästan enbart som passage. Längs Slöjdgatan kan man dessutom som gående bara passera på norrsidan, eftersom det saknas trottoar på sydsidan.

Längs Sveagatan förekommer busshållplatser med kur på ett par ställen på trottoaren, och framför vissa byggnader finns små förgårdar med goda möjligheter till territorieskapande, även om det knappt sker i dagsläget. I och med detta, och det faktum att det finns goda möjligheter till att bygga om gatan tack vare gott om utrymme, finns det stor potential för att åstadkomma trottoarer som bättre kan passa en livfull stadsgata. Genom offentlig möblering och utformning med aktiva fasader som uppmuntrar territorieskapande skulle man kunna åstadkomma en god detaljeringsgrad och lockelse till vistelse längs hela gatans sträckning. Att åstadkomma territorieskapande längs gatan är en nödvändighet för att uppnå livfullhet, eftersom det krävs för en god förändrerlig kant, och gör det till en viktig prioritet i utvecklingsförslaget.

Markmaterial

Markmaterialet på Slöjdgatan-Sveagatan består enbart av asfalt i generellt god kvalitet. Väl underhållen asfalt är bra för framkomlighet för alla trafikslag. Samtidigt är det ett material som kan upplevas som ganska intetsägande. Att behålla asfalten på trottoarerna skulle gynna gående med särskilda behov av god framkomlighet, exempelvis rullstolsburna eller äldre, att behålla den på körbanan skulle gynna både bilister och cyklister.

För att vara säkra på att gynna rätt trafikslag borde markmaterial på gatan väljas och differentieras utifrån de preferenser man har vad gäller detta.



Bild 64. Markmaterialet på Slöjdgatan-Sveagatan består uteslutande av asfalt i gott skick.

STRUKTUR

Här redovisas hur Slöjdgatan och Sveagatan är inpassade i Övre Vasastadens och Linköpings gatunät.

GATUNÄT

Slöjdgatan-Sveagatans inpassning i gatunätet är ganska komplex. Först och främst skiljer sig gatorna åt sinsemellan; Sveagatan, som från början var en väg genom åkermarken inlemmades i stadsgatunätet i början av 1900-talet då stadens utvecklats med kvarter ända fram till den som norra avgränsning. På 1950-talet anlades Industrigatan som riksväg strax norr om Sveagatan, vilket hindrade innerstadens utveckling norrut. På så sätt är Sveagatans södra sida tydligt integrerad med stadsgatunätet. Norrut, däremot har inte särskilt många kopplingar gjorts. Detta gäller även Slöjdgatans norra sida. Slöjdgatan anlades på 1950-talet som en matargata till de verksamheter och småindustrier som flyttade hit då. Därför är den tydligt segregerad från övriga stadsnätet, även söderut.

Den dåliga integrationen kan vara problematisk då det gäller att åstadkomma livfullhet på gatan. Att försöka skapa bättre sådan, särskilt längs Slöjdgatan, är därför en utmaning som bör lösas i utvecklingsförslaget.

MÅLPUNKTER OCH STRÅK

Slöjdgatan-Sveagatan ligger på en plats i staden där målpunkterna ser väldigt olika ut beroende på väderstreck. I söder finns innerstaden, med väldigt blandade funktioner, främst bostäder och handel. I väster och nordväst finns bostadsområden med stadsdelscentrum, österut finns centralstation och det planeras för en stor utvidgning av innerstaden ditåt. Rakt norr och nordost finns det dock bara industriområden. Det innebär att det inte finns särskilt många och varierade målpunkter och stråk som leder dit. Barriärerna Industrigatan och järnvägen gör detta ännu mer påtagligt.

Det kan vara problematiskt att det inte finns så många målpunkter norrut, eftersom det inte skapar någon strömning över Slöjdgatan-Sveagatans sträckning som kan bidra till integration av gatan i stadsnätet. I samband med utvecklingen av Övre Vasastaden är det dock tänkt att även Industrigatan ska inlemmas i ”innerstadskarakteren”, vilket borde kunna innebära fler målpunkter i norr. Likaså planeras

järnvägen dras om i samband med anläggandet av Ostlänken (Linköpings kommun, 2014b), vilket skulle kunna innebära förändringar i järnvägsspårens barriärverkan i framtiden. För mitt utvecklingsförslag är det alltså önskvärt att en sådan utveckling kommer ske för resten av området, och då gäller det att möjliggöra kopplingar till målpunkter som kanske inte finns idag.

Slöjdgatan-Sveagatan är idag inte ett särskilt viktigt stråk för biltrafik, eftersom mer effektiva transportleder förekommer (till exempel Industrigatan). Däremot är framför allt Sveagatan en viktig passage för gående och cyklister. Priso är en mycket stark målpunkt för boende i Vasastaden, som oftast ansluter till Sveagatan via Götgatan. Likaså utgör Sveagatan en bra länk till centralstationen över Järnvägsgatan. Slöjdgatan har en viss betydelse som cykelstråk mot stationen från bostadsområdena väster och nordväst om arbetsområdet.

Det finns alltså god potential för att omvandla

Slöjdgatan-Sveagatan till ett bra gång-/cykelstråk. Det kan även hållas fritt från genomfärande biltrafik då den alternativa, för bilar mer effektiva, förbifarten Industrigatan redan finns.

Kollektivtrafiken i området är inte särskilt omfattande. Ett fåtal busslinjer passerar längs Sveagatan, Danmarksgatan och Industrigatan. För att kollektivt resande ska lockas till gatan för att ta del av dess utbud krävs insatser där.

STRÄCKNING

Gatan har en relativt rak sträckning. Sveagatan har en vinkling vid korsningen till Kristinagatan och Mellangatan utgör i dagens läge en riktningsändring mellan Slöjdgatan och Sveagatan, men inga kröknings likt de på Sharrow Vale Road förekommer. Det skulle kunna göra det svårare att åstadkomma en välfungerande serial vision, men enligt min förstudie kan gatan få ett attraktivt och sinnesstimulerande uttryck ändå.

3. UTVECKLINGSFÖRSLAG

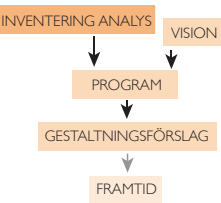


Bild 65. Slöjdgatan-Sveagatans integration i gatunätet

KORSNINGSPUNKTER

De viktigaste korsningspunkterna är markerade med lila i planen i bild 65. Här korsas transportleder för flera olika trafikslag och bidrar till integration av gatorna i stadsnätet. En speciell korsningspunkt här är Slöjdgatan-Sveagatan-Götgatan-Timmermansgatan. I och med Slöjdgatan och Sveagatans förskjutning i nord-sydled behövs i mitt förslag en annan sorts anslutning för att tydliggöra att Slöjdgatan och Sveagatan bildar ett enhetligt stråk. Samtidigt är passagen Götgatan-Sveagatan idag ett starkt stråk som behöver beaktas i förslaget.

I princip alla korsningspunkter längs gatan är raka, vilket är typiskt för kvarterstadens uppbyggnad. Det kan enligt min förstudie vara sämre än att använda förskjutna korsningar när det gäller att utnyttja potentialen för livfullhet i korsningspunkterna, samt för hastigheten hos passerande bilar.

VEGETATION

Planerna i figur 67 och 68 visar vegetationen längs Slöjdgatan-Sveagatan och dess koppling till Linköpings grönsstruktur.

TILLGÅNG, KVALITET OCH NÄRBARHET

Tillgången på grönska längs gatan är stor, tack vare grönskråket söder om Slöjdgatan, som är en av de största offentliga grönytor i hela Vasastaden. Längs Sveagatan är tillgången betydligt sämre, och man kan heller inte se särskilt mycket grönska i den här delen av gatan, så som man kan i västra Sharrow Vale Road tack vare topografin. Ökad tillgång på grönska längs Sveagatan skulle därför vara önskvärt i utvecklingsförslaget för gatan.

Slöjdgatans grönskråk är lätt att ansluta till eftersom det utgör gatans södra gräns, det är också lätt, och ganska nära, att ansluta hit från Sveagatan, det gäller bara att man vet att det finns. Eftersom sikten ditåt inte är så bra från östra delen av Sveagatan skulle det behöva annonseras på något sätt.

Vad gäller kvaliteten på grönskan så kan man i princip räkna bort allt längs Sveagatan, som enbart består av dåligt underhållna häckar och trädrader. Lindarna, björken, äppelträden och paraplyalmarna har sådan god kvalitet att de förväntas kunna bidra med värden som inte direkt kan ersättas med nyplanterade träd, men övriga träd är inte bevarandevärda. Grönskråket söder om Slöjdgatan har också lite tveksam kvalitet. Här förekommer visserligen många stora, gamla och vackra träd, dels fristående i grönytan, och dels som en trädrad som markerar gatans södra kant. Dessa är värdefulla både ur ekologisk, klimatomfattig, upplevelsemässig och historisk synpunkt. De kan hysa



Bild 66. En stor bok i Slöjdgatans grönskråk.



Bild 67. Tillgänglig vegetation längs Slöjdgatan-Sveagatan, skala 1:5 000/A3

det rara insektsliv som bara trivs i gamla träd, vilket i sin tur lockar mer djurliv. De kan bidra med förbättrad luftkvalitet och fungera som vindskydd. De bidrar med en känsla av grönska och lugn. De är dessutom historiebärare, då det är tydligt att de funnits på platsen sedan lång tid tillbaka. Men i övrigt består grönskråket enbart av en gräsyta utan några tydliga funktioner eller starka värden. Att ett betydelsefullt grönskråk som detta har otydliga värden i ett attraktivt område för exploatering är ett problem. Om man inte tydligt kan peka på vad grönskråket bidrar med för området i stort är det då nämligen lätt att det får ge plats för ny bebyggelse. I utvecklingsförslaget är det därför av vikt att stärka grönskråkets kvalitet och värden, för att undvika sådan exploatering. Detta för att grönskråket bidrar med viktiga värden för hela staden och därför är mycket bevarandevärt.

GRÖN INFRASTRUKTUR

Vasastaden är väldigt fattigt på större allmänna grönområden och Slöjdgatans grönskråk är därför en viktig resurs för hela stadsdelen. Den är också strategiskt viktig i stadens grönsstruktur, eftersom den har potential att fungera som länk både västerut mot större grönområden som Rydskogen och, med lite extra ansträngningar, även österut mot Stångåns grönskråk.

Det vore mycket önskvärt att i utvecklingsförslaget skapa och stärka dessa infrastrukturella kopplingar, eftersom de både stärker värdet på Slöjdgatans grönskråk och gör gatan mer attraktiv då den kopplas till ett så stort, grönt, rekreativt nätverk.

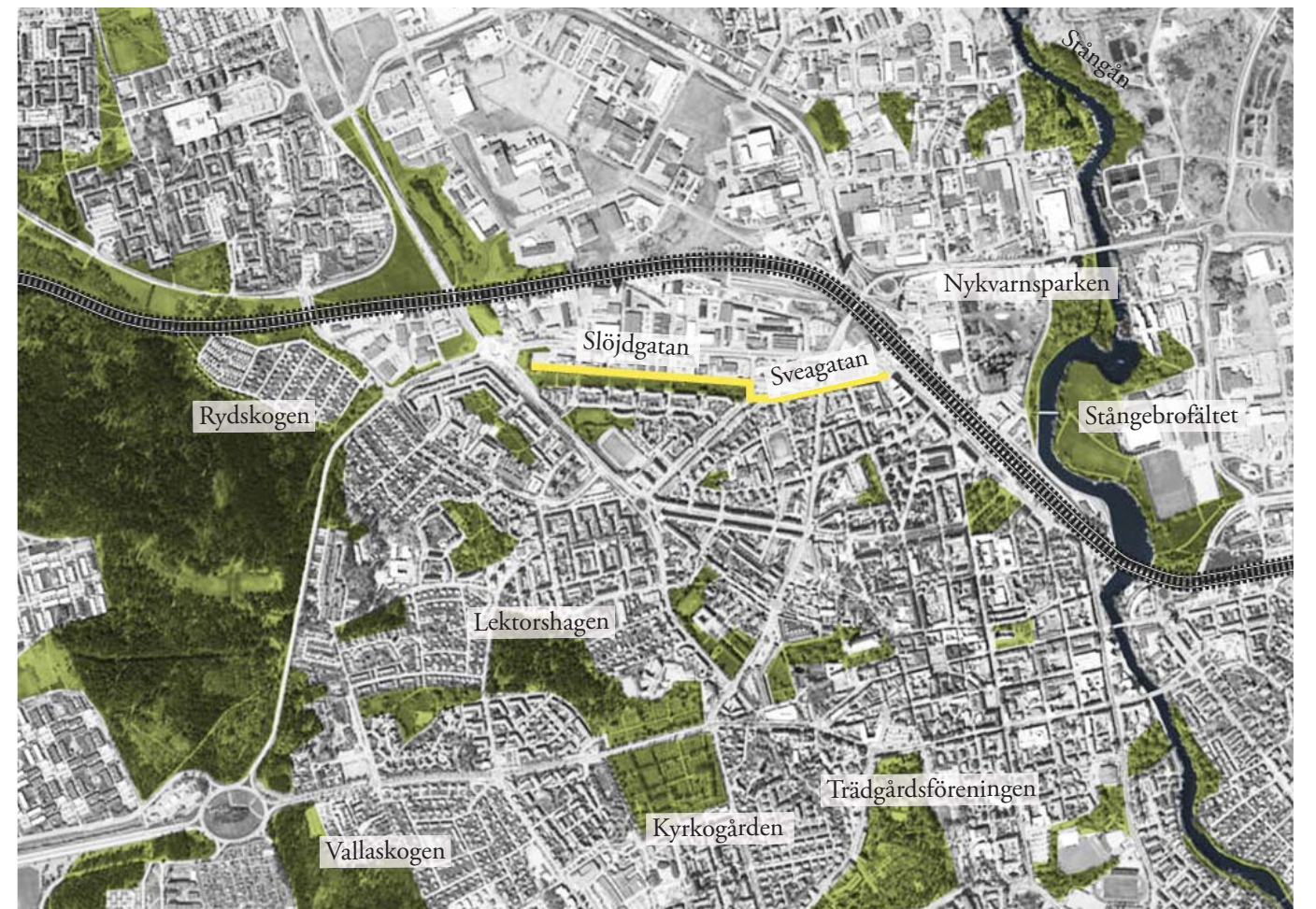


Bild 68. Grönsstruktur kring Övre Vasastaden. Kartunderlag: © Lantmäteriet, i2014/764

KARAKTÄR

Här beskriver jag hur ovanstående utformningsaspekter tillsammans ger Slöjdgatan-Sveagatan dess karaktär.

NORR OCH SÖDER OM GATAN - TVÅ OLIKA KARAKTÄRER

Liksom på Sharrow Vale Road finns olika karaktärer representerade vid Slöjdgatan-Sveagatan. Dels utgör gatorna en gräns mellan två tydliga karaktärer i staden. I söder finns innerstaden med oregelbunden kvartersstruktur, bostäder och handel. Norrut finns ett vidsträckt verksamhets- och industriområde med uppluckrad, låg bebyggelse och otydliga rumsligheter. Som gräns mellan två så tydliga karaktärer utgör egentligen hela Övre Vasastaden ett ypperligt läge för en föränderlig kant, enligt förstudien, om man kan få de två stadskaraktärerna och överlappas och bilda något som dessutom har egen platskaraktär.



Bild 69. Karaktärskollage från norra sidan av gatan



Bild 70. Karaktärskollage från södra sidan av gatan

Dessutom skiljer sig karaktären mellan Slöjdgatan och Sveagatan åt en del. Båda har visserligen bara bebyggelse på ena sidan, men de har den på motsatt sida, vilket innebär att Slöjdgatan har mer karaktär som industriområdet och Sveagatan som innerstaden. Slöjdgatan är mer grönskande och segregerad från stadsnätet jämfört med Sveagatan.

Enligt förstudien kan sådana skillnader i karaktär tas tillvara för att förstärka helheten på området.

EN UNDERMÄLIG KANT - MINIMERAR SOCIALA MÖJLIGHETER

I föregående stycke nämnde jag potentialen för en bra föränderlig kant mellan innerstaden och verksamhets- och industriområdet i Övre Vasastaden. I den mindre skalan som enbart gäller gatan, alltså fokus i det här examensarbetet, så handlar kanten mer om gränsen mellan offentligt rum och privat bebyggelse. På Slöjdgatan-Sveagatan är den kanten i dagsläget mycket dåligt utvecklad för att hysa social aktivitet, eftersom majoriteten av bebyggelsen saknar aktiva fasader, inget territorieskapande äger rum och variationen och blandningen av verksamheter är dålig. Långa sträckor har inte ens någon kantzon, eftersom där inte finns några byggnader. Gatan gränsar istället mot öppna park- eller parkeringsytor.

Den bebyggelse som finns är dock i många fall variationsrik och i enstaka fall av hög detaljeringsgrad, vilket är positivt då man vill åstadkomma föränderliga kanter.

Föränderliga kanter är enligt förstudien en nödvändighet för att åstadkomma livfullhet och socialt fungerande miljöer på lång sikt. Det är därför av yttersta vikt att åtgärderna i utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan strävar mot det.



Bild 71. Ett exempel på hur kanten är monoton och dåligt utvecklad på Slöjdgatan-Sveagatan

ETT OTYDLIGT GATURUM

Idag saknar både Slöjdgatan och Sveagatan tydliga gaturum, eftersom de i princip enbart har bebyggelse på en sida. Det gör att de inte upplevs som typiska gator och att rumsligheterna flyter ut så att gatan saknar tydlig riktning.

Enligt förstudien krävs en viss tydlighet i gatans form för att den ska fungera bra och vara lätt att orientera sig längs. Därför vore det bra om gaturummet kunde förtydligas med mer bebyggelse på de tomma sidorna. Eftersom detta utrymme idag är tomt finns det goda möjligheter att uppnå gaturum med bra proportioner eftersom man kan välja hur ny bebyggelse ska placeras för att åstadkomma ett lagom brett och variationsrikt gaturum i mänsklig skala.



Bild 72. Slöjdgatan-Sveagatan har i många fall ett mycket diffust gaturum

ÄNDR BETYDELSEFULLA KARAKTÄRSDRAG

Ett av de mest typiska karaktärsdragen för Slöjdgatan-Sveagatan står bebyggelsen för. Verksamheter och småindustrier har stått här sedan 1950-talet och har en typisk arkitektur för den tiden. Likaså finns äldre industribyggnader kvar, särskilt byggnaden som idag hyser Priso med sin karaktärsfulla skorsten. Linköping har ett betydande förflutet inom industrin, framför allt med textilier, något som idag är svårt att skönja hos stadens utseende och profil som lärandestad. Det gör att det finns viktiga sociokulturella värden i att ta vara på denna bebyggelsekaraktär in i framtiden, för att visa på detta kapitel i stadens historia.

Även bostadsbebyggelsen längs Slöjdgatan-Sveagatan bidrar tydligt till karaktären. Här finns

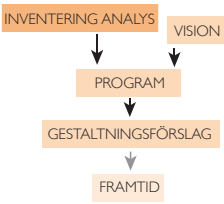
många tidsepoker representerade, något som i förstudien visade sig vara fördelaktigt, också utifrån ett sociokulturellt perspektiv. Så till vida är befintlig bebyggelse, trots avsaknad av formella skydd (exempelvis q-märkning), mycket bevarandevärd för gatan. Det beror på att den även indirekt kan bidra till livfullhet eftersom sociokulturella värden kan vara viktiga för marknadsföring och lockelse till en plats. I och med att dessa värden finns ökar det potentialen för att åstadkomma en livfull gata.

I övrigt har gatan en ganska öppen, gles och ovårdad karaktär som är som en transportsträcka för bilar med målpunkter längs gatan.

Det är tydligt att särskilt Slöjdgatan inte blivit särskilt omsorgsfullt skött av sina brukare, vilket ger ett slitet och bortglömt intryck. Sådana platser, som inte direkt kräver något kan vara bra för aktiviteter som sker lite marginalt i samhället. Samtidigt kan de skapa otrygghet och tillhåll för kriminell verksamhet. Om gatan ska bli ett livfullt stråk krävs troligtvis en viss upprustning och omsorg om dessa platser, men det kan också vara önskvärt att låta några mer ovårdade platser finnas kvar, eftersom även de fyller funktioner i samhället, och väldigt sällan tillåts få något utrymme.



Bild 73: Bebyggelse från olika tidsepoker är en av Slöjdgatan-Sveagatans viktigaste karaktärsskapare. Här är 2000-tal, första hälften av 1900-tal, samt 1980-tal representerade,



SAMMANFATTNING

Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga slutsatserna från inventeringen och analysen av Slöjdgatan-Sveagatan.

VÄGGAR

- Har varierad utformning hos byggnader, som trots sina olikheter passar bra ihop tillsammans, vilket är positivt för att skapa föränderliga kanter
- Har stor brist på aktiva fasader och territorieskapande, vilket är ett problem för vistelse och social aktivitet
- Bebyggelsen hyser i många fall en god detaljeringsgrad, vilket är en potential för attraktiv vistelse och passage
- Det finns bebyggelse representerad från många olika tidsepoker vilket innebär stora sociokulturella värden
- Byggnadernas funktioner är inte särskilt blandade och inte särskilt varierande, vilket är problematiskt när det gäller att åstadkomma ett stort utbud av målpunkter som befolkar området under många tider på dygnet
- En del bebyggelse är 1-2 våningar, vilket kan bidra positivt till mänsklig skala. Samtidigt är många byggnader på södra sidan gatan höga, upp till 7 våningar, vilket är negativt för mikroklimatet då de skuggar gatan under stora delar av dygnet.
- Byggnaderna varierar i bredd, men en ganska hög frekvens långa byggnadsfasader utan tydlig enhetsindelning eller förekomst av dörrar eller fönster förekommer. Det kan skapa monoton i för de som passerar
- Många byggnader står med stora glapp mellan sig och med fasader rejält tillbakaskjutna från gatan. Det ger otydliga rumsligheter och riktningar hos gaturummet, vilket kan vara problematiskt för orienterbarheten.
- Längs stora delar av gatans kanter saknas vägelement helt, vilket åstadkommer mycket

otydliga gaturum.

- Då ena sidan av gatan inte har en bestämd gatulinje, finns det god potential att skapa ett gaturum med goda proportioner och av mänsklig skala.

GOLV

- Bilen är det idag prioriterade trafikslaget, vilket är en nackdel då man vill åstadkomma en livfull gata
- För att åstadkomma livfullhet bör istället gång-, cykel- och kollektivtrafik gynnas
- Genomfaran biltrafik har mer effektiva stråk att använda än Slöjdgatan-Sveagatan, vilket är en god potential när det gäller möjligheterna att gynna andra trafikslag
- Det saknas trottoar längs Slöjdgatans södra sida, vilket är negativt för gående
- Det finns ingen designerad cykelbana, vilket är negativt ur säkerhetssynpunkt för cyklister som får samsas med bilarna i deras körbana.
- Idag sker inget territorieskapande på trottoarerna, men då det finns möjligheter att bestämma gatans dimensioner finns det potential för att locka till detta genom en annan utformning
- Markmaterialet består av asfalt av god kvalitet för alla trafikslag. Medvetenhet om materialval som främjar eller motverkar framkomlighet för olika fordon bör beaktas i förslaget.

STRUKTUR

- Både Slöjdgatan och Sveagatan är dåligt integrerade norrut eftersom Industrigatan och järnvägen ligger som barriärer där och målpunkterna norrut är få och ensartade. Om inga målpunkter skapas där kommer det vara svårt att få korsande passage över gatan annat än i de nordgående stråk som redan finns idag, och leder över barriärerna, vilket kan vara problematiskt för livfullheten
- Sveagatan är väl integrerad söderut vilket betyder många anslutningspunkter för folk som kan komma och bidra till livfullhet längs gatan
- Slöjdgatan är dåligt integrerad även söderut vilket skulle behöva åtgärdas, eftersom där finns målpunkter och det skulle bidra med fler anslutningar till gatan.
- Slöjdgatan-Sveagatan har en sträckning som utgör mycket god potential för ett aktivt stråk mellan västliga stadsdelar och centralstationen
- Slöjdgatan och Sveagatan är förskjutna gentemot varandra vilket är problematiskt om de ska upplevas som ett enhetligt stråk
- Nästan alla korsningspunkter längs gatan är raka, vilket gynnar biltrafik och därmed missgynnar gående och cyklister

VEGETATION

- Det finns god tillgång och närhet på grönska längs Slöjdgatan-Sveagatan, vilket är positivt.
- Vegetationen är dock i många fall av otydlig eller låg kvalitet, vilket bör åtgärdas för att stärka dess värden och skydda den mot framtida exploatering.
- Vegetationen har stor potential att inlemmas i Linköpings gröna infrastruktur om vissa åtgärder som länkar samman Slöjdgatans grönstråk med andra grönstråk tas. Detta vore bra både ur ekologisk och rekreativ synpunkt

KARAKTÄR

- Flera olika karaktärer finns närvarande i arbetsområdet, vilket utgör god potential för överlappningar och utveckling av föränderliga kanter
- Kanten mellan bebyggelse och offentligt rum är idag av mycket låg kvalitet, men många egenskaper samverkar till att det finns en hög potential för utveckling av goda föränderliga kanter.
- Gaturummet är mycket otydligt eftersom bebyggelsens placering skapar svaga och riktninglösa rumsligheter. Genom att tillföra ny bebyggelse kan dock tydliga rumsligheter med goda proportioner och mänsklig skala åstadkommas.
- Bebyggelsen längs Slöjdgatan-Sveagatan är i många fall högst bevarandevärd utifrån sociokulturella aspekter.
- Gatan har en öppen och gles karaktär och uppfattas som en transportsträcka för biltrafik med målpunkter längs gatan, vilket kan upplevas som en motsats till en livfull gata och är därför negativt
- Särskilt Slöjdgatan har en sliten, något bortglömd karaktär, vilken både kan vara problematisk att ha kvar och samtidigt önskvärd att bevara

VISION

Nästa steg i utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan är enligt mitt arbetssätt en vision för en ideal framtidssituation för gatan.

Syftet med förändringen av Slöjdgatan-Sveagatan är att åstadkomma en livfull gata i ett omdanat Övre Vasastaden med "innerstadskaraktär".

Enligt min definition av *gata* i uppsatsens inledningskapitel (s 9) innebär detta att Slöjdgatan-Sveagatan måste fungera för passage och vistelse. Enligt min definition av en *livfull gata* (s 11) krävs också att gatan ska *vara attraktiv* för passage och vistelse. Den önskvärda framtida funktionen hos Slöjdgatan-Sveagatan kräver enligt översiktsplanen dessutom, att området får "innerstadskaraktär" (Linköpings kommun, 2010b, s 153).

I visionen för den livfulla Slöjdgatan-Sveagatan ska alltså tre övergripande saker vara uppfyllda:

1. Det ska vara attraktivt att *vistas* längs gatan, så att så många som möjligt lockas till att komma dit och stanna upp för vistelse.
2. Det ska finnas goda förutsättningar att *passera* längs gatan, som gör att trafikanter, främst gående, väljer den vägen.
3. Gatan ska ha "innerstadskaraktär" och främst fungera som bostads- och handelsområde

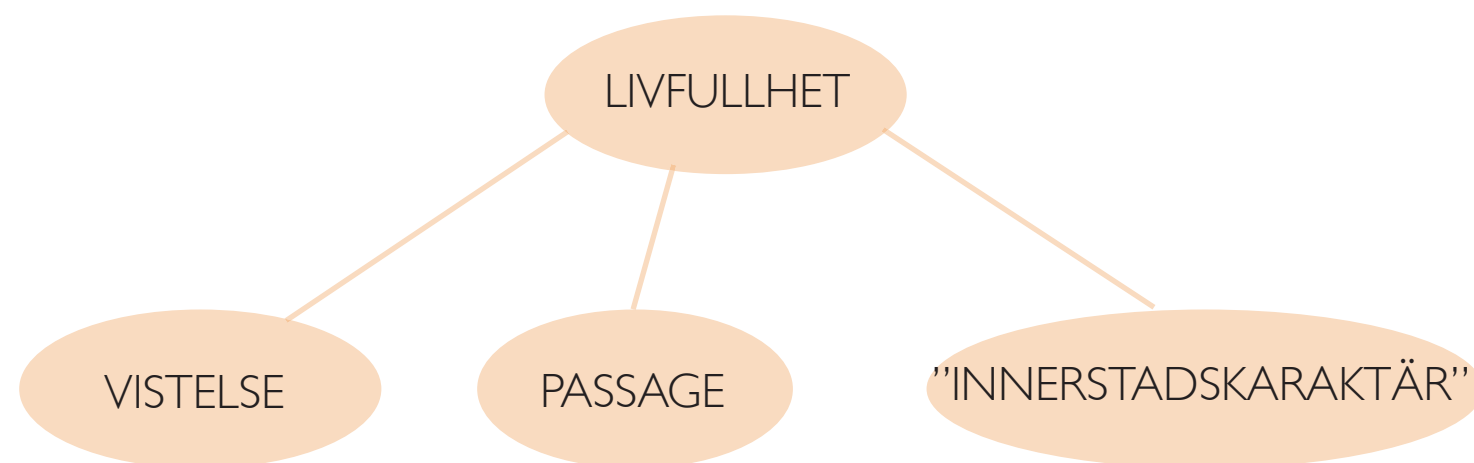


Bild 74. Principskiss för visionens upplägg

Upplägg vision

Här presenterar jag min vision för Slöjdgatan-Sveagatans framtid genom de tre identifierade övergripande kategorierna som måste uppfyllas. Dessa är alltså vistelse, passage och "innerstadskaraktär", där alla samverkar i syfte att uppnå livfullhet på gatan (se bild 74). Visionen presenteras som om den redan är uppfylld för att öka läsarens förståelse för vad som eftersträvas.

Livfullhet

Slöjdgatan-Sveagatan, kring år 2045, är en gata som sjuder av liv. Den inger en varm och välkomnande känsla och bjuder in till social interaktion. Närvaron av människor upplevs som hög, utan att gatan för den delen känns för trång. Människor av olika ålder, ursprung, sociala grupper med mera finner lockelse till att vistas och röra sig här och det finns människor närvarande under hela dygnet.

Vistelse

Människor lockas till vistelse på Slöjdgatan-Sveagatan tack vare det breda utbud av service, handel, kultur och rekreativsmöjligheter som finns koncentrerat här, och samsas med en stor mängd bostäder. De som bor och arbetar i området kan utträtta alla sina vardagsärenden längs gatans sträckning och kanske har de som bor lokalt även sin arbetsplats här.

Bebyggelsens fasader och trottoaren verkar som en enhet och bildar föränderliga kanter. De har hög förekomst av aktiva fasader och variationer i kanten mellan byggnad och trottoar skapar platser av olika karaktär och storlek, som möjliggör och bjuder in till olika typer av vistelse. Kanske flanerar man längs skyltfönstrena, kanske sitter man och fikar i en nisch vid det lokala caféet, kanske leker man kull bland träd och pollare.

Mikroklimatet är trivsamt för de som vistas på gatan, tack vare särskilda gestaltningslösningar för att optimera solinstrålning och minimera vind. Rikligt med träd och annan vegetation bidrar längs hela gatans sträckning med frisk luft och den rekreativa attraktion som endast naturen kan ge. Särskilt gröenstråket söder om Slöjdgatan bidrar med rik grönska och lockar till en mängd rekreativa aktiviteter och upplevelser utanför själva gatan.

Vistelse på Slöjdgatan-Sveagatan är extra trivsam tack vare en detaljrik utformning som passar människans promenadhastighet och sinnen. Det finns också ett synligt tidsdjup hos gatans arkitektur, vilket skapar förståelse för, och kanske också nostalgi kring, gatans historia: en ytterligare attraktion. Tydlig struktur på gatan och dess inpassning i stadsväven gör det enkelt att hitta hit, vilket också bidrar till vistelse.



Bild 75: Gatan erbjuder utmärkta platser för vistelse.

Passage

Slöjdgatan-Sveagatan är en gångtrafikanternas och cyklisternas domän. Det är gatan i Övre Vasastaden man väljer om man ska röra sig med dessa trafikslag i öst-västlig riktning, mellan innerstaden eller centralstationen och nordvästliga stadsdelar som Gottfridsberg, Ryd, Tornby och Skäggetorp. Dessa trafikslag är gynnade dels eftersom de som färdas på det här sättet bidrar till livfullhet genom sin närvaro och dels för att de är miljövänliga, och heller inte bidrar med buller eller förorening av luften på gatan.

Gångtrafikanter gynnas genom god framkomlighet på trottoarer och företräde i korsningspunkter. Cyklister har högkvalitativa körbanor, som möjliggör hög hastighet och företräde i korsningspunkter gentemot bilar. Cykelparkeringsplatser förekommer i de mest attraktiva lägena längs gatan. Båda dessa trafikslag har lätt att orientera sig tack vare en tydlig strukturell utformning av gatans sträckning och sektion.

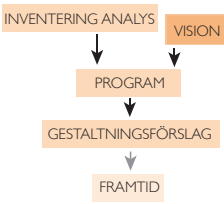
En stor mängd korsningspunkter bidrar till en hög



Bild 76: Gående gynnas av trottoarer som är fria från en massa artefakter som elskåp och lyktstolpar.



Bild 77: Cyklister prioriteras i trafiken. Kanske genom målade körfält, överordnade bilens som i Köpenhamn. Foto: Steven Vance, *Blue Bike Lanes*, <http://www.flickr.com/photos/jamesbondsv/5355971166/>, (Licens: Creative Commons BY-NC-SA 2.0)



Sammanfattning

Sammanfattningsvis är Slöjdgatan-Sveagatan en attraktiv gata för många olika människor. Den lockar till vistelse både genom sitt variationsrika utbud av service, handel et cetera, samt genom arkitektoniska egenskaper som grönska, detaljrikedom och ett stort utbud av olika vistelseplatser.

Slöjdgatan-Sveagatan är full av gående och cyklister, som rör sig i olika hastigheter i en detaljrik, grön och upplevelsestimulerande miljö. Att färdas med bil är besvärligt och sker knappt, medan kollektivtrafiken är modern och effektiv och fungerar i samverkan med gång- och cykeltrafik.

”Innerstadskaraktär” innebär på Slöjdgatan-Sveagatan tät, låg bebyggelse med en tydlig gatusektion. Bebyggelsen och platserna längs gatan är detaljrika och varierade i både utseende och funktion. Kanten mellan byggnad och gata är en föränderlig kant i mänsklig skala, visuellt och socialt rik genom aktiva fasader och territorieskapande. Många tidsepoker i gatans historia syns i bevarade byggnader och gamla sparade träd. Gatan hyser frodig grönska som är väl integrerad med dess funktioner samt med omgivande grönsstruktur.

Från vision till program

Visionen är en beskrivning av hur Slöjdgatan-Sveagatan idealt skulle se ut då hela grundläggningsfasen av den förändrade Slöjdgatan-Sveagatan är färdig, det vill säga cirka 30 år framåt i tiden. Nästa del i mitt utvecklingsförslag är ett program för vilka åtgärder som ska genomföras i det första utvecklingsskedet, för att en utveckling mot visionen ska vara möjlig. Programmet för det första utvecklingsskedet handlar alltså om att, genom backcasting, peka ut vilka åtgärder som måste genomföras direkt för att en utveckling mot visionen ska kunna påbörjas, och samtidigt fungera som ett fullgott område att leva i för de som flyttar in där då det första utvecklingsskedet är anlagt.

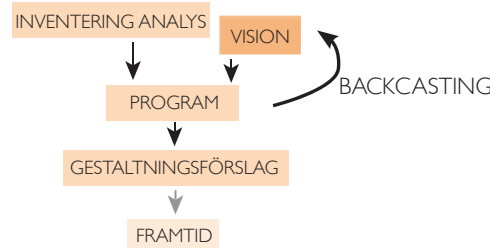


Bild 79: Genom backcasting skapas ett program för arbete mot visionen i första utvecklingsskedet.

permeabilitet på Slöjdgatan-Sveagatan. Det innebär att många andra gator leder hit och människor kan ansluta från flera håll och genom sin närvaro bidra till gatans livfullhet.

Detaljeringsgraden hos arkitekturen är anpassad efter fotgängares hastighet och bidrar därför med en trivsamt upplevelse längs promenaden. Variation i rumsligheter som avlöser varandra och avslöjar nya vyer allteftersom man förflyttar sig skapar en upplevelserik rörelse längs gatan, både för gående och cyklister. Talrikt med träd och planteringsytor bidrar med frisk luft och lugnande visuella intryck för de som färdas här.

Slöjdgatan-Sveagatan hyser praktiskt taget ingen biltrafik. Strukturerad av korsningspunkter och utformning av gatans golv har gjort biltrafik besvärlig och den har därför trängts bort till fördel för gående och cyklister. Att parkeringsmöjligheterna för bil är begränsade har också bidragit till detta. Kollektivtrafik finns längs gatan och gynnar människor som av olika anledningar inte rör sig längs sträckan genom att gå, cykla eller använda liknande fordon. Kollektivtrafikssystemet är effektivt och miljövänligt och inskränker inte på möjligheterna för de som går och cyklar.

”Innerstadskaraktär”

”Innerstadskaraktär” är, som jag förklarat i inledningskapitlet, ett mycket otydligt begrepp, som används flitigt men sällan betyder samma sak. I det här avsnittet beskriver jag därför vad den ”innerstadskaraktär” som eftersträvas hos den framtida Slöjdgatan-Sveagatan innebär.

Slöjdgatan-Sveagatans ”innerstadskaraktär” kommer till uttryck genom täthet i bebyggelsen. Mellanrummen är generellt små och få och intensifierar på så sätt intrycket bebyggelsens utformning bidrar med till gatans karaktär. Höjden på bebyggelsen är däremot generellt låg vilket möjliggör solinstrålning till gatans golv och bostadsgårdar och gör risken för intensiv vindstyrka nere vid gatan liten. En tydlig gatusektion med byggnadsfasader som väggar dominerar längs gatans sträckning. Kopplingarna till omgivande stad är talrika genom tätt förekommande korsningspunkter. Det skapar många vägval och mötesplatser vilket i sin

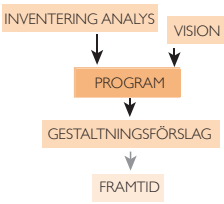
tur bidrar till livfullhet.

Slöjdgatan-Sveagatan visar också upp sin ”innerstadskaraktär” genom detaljrik och varierad utformning av byggnader och platser, så som många traditionella stadsmiljöer uppvisar. En relativt likvärdig detaljeringsgrad längs hela gatans sträckning gör att den trots all variation upplevs höra ihop med sig själv. Skalan är anpassad till människans sinnesupplevelser genom de generellt låga byggnaderna och gatusektionens bredd som möjliggör en upplevd kontakt mellan de båda sidorna. Denna mänskliga skala utgörs också av en hög detaljeringsgrad hos bebyggelsens markplan, där de som rör sig längs gatan kan uppleva detaljrikedomen på nära håll. Aktiva fasader dominerar kanten mellan byggnad och gata och de som bor och vistas där territorieskapar då de tar små bitar av den offentliga marken i anspråk och sätter sin personliga prägel på den. Detta innebär att goda föränderliga kanter mellan byggnad och offentligt rum har skapats. Planteringar av stadsträd förstärker gatans riktning och de bidrar tillsammans med frodiga markplanteringar till en grön och levande ”innerstadskaraktär”.

Genom närvaron av bebyggelse från olika tidsskikt finns Slöjdgatan-Sveagatans historia representerad



Bild 78: Inspirationskollage från gator med ”innerstads-karaktär”, tydliga gaturum, stor variation, blandade funktioner och låg byggnadshöjd. Exempel från Zürich, Stockholm, Söderköping, London, och Manchester.



PROGRAM FÖRSTA SKEDE

I följande avsnitt beskrivs de aspekter som anses viktigast att prioritera i ett gestaltungsforstag for Slöjdgatan-Sveagatans första utvecklingsskede, i syfte att påbörja en utveckling mot den önskade visionen.

Programmet bygger på att åtgärda de nackdelar vad gäller detta syfte som konstaterats hos Slöjdgatan-Sveagatans befintliga situation genom inventering och analys, samt hur dessa nackdelar kan elimineras i ett första utvecklingsskede för gatan, genom ny gestaltning samt tillvaragande av positiva egenskaper som gatan har. Mitt arbetssätt sätter ramarna för vad som kan och bör göras i första utvecklingsskedet.

Tabell 1 visar hur visionens tre övergripande kategorier omsätts till tre huvudsakliga programpunkter genom de förutsättningar som finns enligt analysen för Slöjdgatan-Sveagatan och mitt arbetssätts ramar.

Som förklarats i visionsavsnittet är de tre kategorierna starkt sammanlänkade. Det betyder att allting egentligen är mer sammanlänkat än tabellen illustrerar. Varje programpunkt är alltså ett led i att åstadkomma alla visionens övergripande kategorier, eftersom de tillsammans utgör visionens huvudmål; livfullhet. Tabellen visar alltså visionens koppling till programmet på ett överblickbart sätt.

Tabell 1: Tre programpunkter tas fram utifrån visionens tre övergripande kategorier. De bygger på inventering och analys av Slöjdgatan-Sveagatan och mitt arbetssätt och ska påbörja utvecklingen mot att uppnå en framtida Slöjdgatan-Sveagatan lik visionen.

VISION

VISTELSE

- mänsklig skala hos bebyggelse och platser
- varierad och attraktiv gestaltning
- variation, mångfald och blandning av funktioner
- starka målpunkter

FÖR ATT UPPNÅ DETTA KRÄVS

- bebyggelsens funktion är väldigt ensartad och uppdelad längs sträckan vilket är problematiskt
- gatan är överlag dåligt integrerad i stadsnätet men har vissa målpunkter och betydelsefulla korsningar som är möjliga att förstärka
- vissa byggnader på södra sidan är höga och skuggar gaturummet

PROBLEM ENLIGT INVENTERING ANALYS

- enligt arbetssättet får ny bebyggelse endast uppföras längs mindre delar av gatans sträckning

KRAV ENLIGT ARBETSSÄTT

1. NODER

Skapa noder av bostäder och blandade verksamheter på punkter längs sträckan som redan fungerar som mål- eller korsningspunkt. Då kan täta gaturum byggas, utan att för stor del av gatans sträckning bebyggs

PROGRAMPUNKT

PASSAGE

- god framkomlighet för gående och cyklister
- attraktiva rum att färdas genom
- bra anslutningspunkter för gående och cyklister
- plats för kollektivtrafik

- biltrafiken är gynnad genom breda körbanor och goda parkeringsmöjligheter längs hela sträckan
- det saknas trottoarer på vissa ställen, och det finns ingen särskilt designerad cykelbana.
- gatans utformning bidrar inte till ett attraktivt stråk att färdas längs för gående och cyklister
- otydliga eller obefintliga väggar gör gatan svårorienterad för gående och cyklister
- Slöjdgatan och Sveagatan ligger förskjutna från varandra, vilket gör det svårt att läsa ihop gatan till ett sammanhängande stråk

- efter varje byggskede måste området fungera så som det är

2. ETT ATTRAKTIVT STRÅK

Anlägg en gata som är högklassig för gångtrafikanter och cyklister, både vad gäller attraktion och framkomlighet. Detta måste vara färdigt och fungerande då första bebyggelseskedet är genomfört

"INNERSTADSKARAKTÄR"

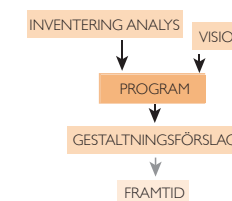
- tät och låg bebyggelse med tydlig gatusektion.
- detaljrikedom och variation i både utseende och funktion hos bebyggelse och platser längs gatan
- föränderlig kant mellan byggnad och gata som är i mänsklig skala och visuellt och socialt rik genom aktiva fasader och territorieskapande.
- förekomst av bebyggelse och vegetation från flera tidsepoker i gatans historia
- frodig grönska som är tillgänglig, nåbar och attraktiv, samt väl integrerad med omgivande grönsstruktur.

- bebyggelsen är glest placerad längs stora delar av gatan vilket ger otydligt gaturum
- gatan hyser få aktiva fasader och inbjuder inte till territorieskapande
- grönsträket söder om Slöjdgatan är inte särskilt väl integrerat i Linköpings gröna infrastruktur
- grönskan är bristande på Sveagatan och grönskan längs Slöjdgatan har otydliga funktioner och värden

- enligt arbetssättet får ny bebyggelse endast uppföras längs mindre delar av gatans sträckning

3. FÖRÄDLING & KOMPLEMENT

Förädla och ge tydligare värde åt befintlig bebyggelse och grönsstruktur, genom att anpassa användningsområdet till områdets nya funktion som livfullt bostads- och verksamhetsområde. kompletteringar sker för att förstärka variation, täthet och integration



TRE HUVUDSAKLIGA PROGRAMPUNKTER

I det här avsnittet beskrivs de tre programpunkterna mer detaljerat och programmet tydliggörs i en plan över gatan.

1. Noder

Skapa noder av bostäder och blandade verksamheter

Den nya bebyggelsen koncentreras till noder för att åstadkomma tydligt avgränsade gaturum, trots att man enbart tillåter sparsam exploatering längs gatan i detta första skede. Noderna är placerade spritt över sträckan för att skapa ett sug för rörelse längs hela gatans sträckning. Ny bebyggelse ska främst hysa bostäder och verksamheter lämpade för bostadsmiljöer. Den ska vara detaljrik, låg mot gatan, ha små, tydligt urskiljbara enheter i bottenplan med en stor andel aktiva fasader mot gatan. Noderna förstärks ytterligare genom att befintlig bebyggelse konverteras till verksamheter som kan locka många olika människor, och även dessa förses med aktiva fasader i bottenplan.

Fyra noder skapas på jämna avstånd längs sträckan;

A. Slöjdgatan-Gesällgatan-Danmarksgatan. Betydande korsningspunkt som kommer bilda den nya entrén mot centrum från nordväst. Den fungerar även som entré in på gatusträckningen.

B. Slöjdgatan-Mellangatan. En betydande korsningspunkt strategiskt belägen mellan nod A och C. Här finns viss bebyggelse med god konverteringspotential.

C. Slöjdgatan-Sveagatan-Timmermansgatan-Götgatan. En mycket viktig korsningspunkt där Slöjdgatans och Sveagatans förskjutning måste lösas.

D. Sveagatan-Platensgatan. En punkt med stor folktillströmning tack vare Priso. Utgör entré till gatan från innerstaden och centralstationen för gående och cyklister.

Denna åtgärd prioriteras i detta första utvecklingsskede för att redan från början tydliggöra funktionen hos gatan som främst bostads- och handelsplats samt för att snabbt etablera målpunkter med den eftersträvarvärda "innerstadskaraktär" som beskrivits i visionen.

2. Ett attraktivt stråk

Anlägg högklassigt gång- och cykelstråk

Slöjdgatan och Sveagatan binds ihop tydligare med varandra för att skapa ett enhetligt stråk. För att gynna gående och cyklister anläggs den till en gata med trottoarer på båda sidor och med ett särskilt designerat cykelstråk med tydlig och "bekväm" markbeläggning. Dessatrafikslag ges företräde i de flesta korsningspunkter genom övergångsställen och gestaltningsdetaljer. Träd planteras längs gatan för att tydliggöra dess sträckning och bidra med frisk luft, lövskugga och grönska. Nya anslutande korsningspunkter anläggs som förskjutna för att sakta ner biltrafik. Korsningspunkter anläggs tätt för att integrera Slöjdgatan-Sveagatan bättre i det befintliga gatunätet och skapa god permeabilitet, så att människor från många olika platser lockas att använda stråket.

Denna åtgärd prioriteras i det första utvecklingsskedet för att redan från början locka gående och cyklister till att använda Slöjdgatan-Sveagatan som passage genom området.

3. Förädling och komplement

Förädla och ge tydligare värde åt befintlig bebyggelse och grönstruktur

Den tredje programpunkten innebär att befintliga värden tas tillvara och utvecklas i syfte att uppnå den "innerstadskaraktär" som eftersträvas enligt visionen. Det görs dels genom att lämplig befintlig bebyggelse, framför allt i noderna, konverteras till nya funktioner. De byggnader som konverteras ska tillsammans med ny bebyggelse bidra till att uppnå den "innerstadskaraktär" som beskrivits i visionen, med föränderliga kanter, variation, täthet och detaljrikedom som ledord. Detta prioriteras i det första bebyggelseskedet för att se till att "innerstadskaraktären" ska få ett uttryck tidigt i utvecklingsprocessen och redan då signalera om denna. Likaså prioriteras detta för befintliga byggnader, som har sitt värde i sin historia, ska ges ett tydligare användningsområde och på så vis undgå rivning och kan föra vidare sin karaktär och historia in i framtiden.

Även gröna värden tas tillvara för att uppnå den eftersträvarvärda "innerstadskaraktären". Grönstråket söder

som Slöjdgatan rustas upp och programmeras med nya funktioner som lämpar sig för en attraktiv levnadsmiljö för att öka värdet på grönskan och på så sätt försäkra dess fortlevnad in i framtiden. Grönstrukturen utvidgas också och binds ihop med övrig grönstruktur väster och öster om gatans sträckning. Också detta är ett led i att öka Slöjdgatan-Sveagatans grönskas värden.

Denna åtgärd prioriteras i detta första skede särskilt för att man genom växtmaterial av små kvaliteter som planteras tidigt i processen kan utveckla höga värden på sikt genom tillväxt över tid.

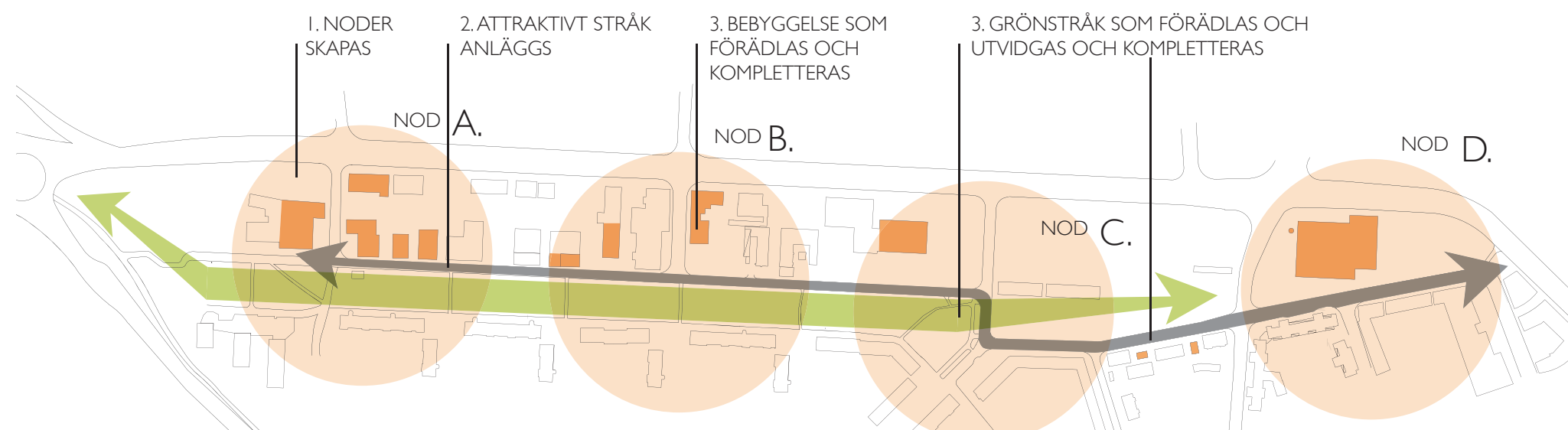


Bild 80: Programskiss över planområdet. Fyra noder av tät bebyggelse och aktivitet skapas. Ett attraktivt stråk för gående och cyklister anläggs. Befintlig bebyggelse och grönstruktur förädlas och kompletteras med nya, attraktiva funktioner. 1:5000/A3

FÖRSLAG FÖRSTA SKEDE

Förslaget för Slöjdgatan-Sveagatans första bebyggelseskede bygger på att det tre programpunkterna *nod*, *ett attraktivt stråk* och *förädling och komplement* har fått form. Detta har gjorts genom utformning med visionen i åtanke och särskilt kanten mellan byggnad och gata har ägnats mycket uppmärksamhet.

ÖVERSIKT

I den här delen av utvecklingsförslaget presenteras gestaltungsförslaget gatan i dess första utvecklingsskede. På denna sida ges en snabb översikt och på följande sidor beskrivs hur gestaltningen svarar mot respektive programpunkt samt hur gestaltningen kan bidra till att föränderliga kanter skapas. Till sist ges en mer detaljerad beskrivning av gatans utformning.



Bild 81: Gestaltungsförslag, första bebyggelseskede. Skala: 1:4000/A3 Befintlig bebyggelse (svart) kompletteras nodvis med nya byggnader (vita) för att skapa täta gaturum på ett flertal platser längs gatan, medan andra platser lämnas oexploaterade i detta första skede. Gatan får en ny sträckning som gör denna tilltätning möjlig och vars riktning tydliggörs genom en mestadels nyplanterad trädallé. Mycket befintlig bebyggelse sparas i det här läget, och förändras genom konverteringar till nya funktioner. Likaså förändras grönstråket söder om Slöjdgatan med nya planteringar av olika slag, samt nya möjligheter till nyttjande.



Bild 82: Perspektiv över Sveagatan, österut från Sveatorget efter anläggning enligt gestaltungsförslaget. Nischer av olika djup och karaktär hos ny bebyggelse bidrar till goda föränderliga kanter, med plats för uteservering och skyltning. De bidrar också med hög detaljeringsgrad för en visuell rikedom för människor som passerar långsamt. Nya kompletterande trädplanteringar leder blicken tydligt längs gatans riktning och bidrar tillsammans med dagvattenhanterande planteringar med grönska, insektsliv och frisk luft.

TYPSEKTION

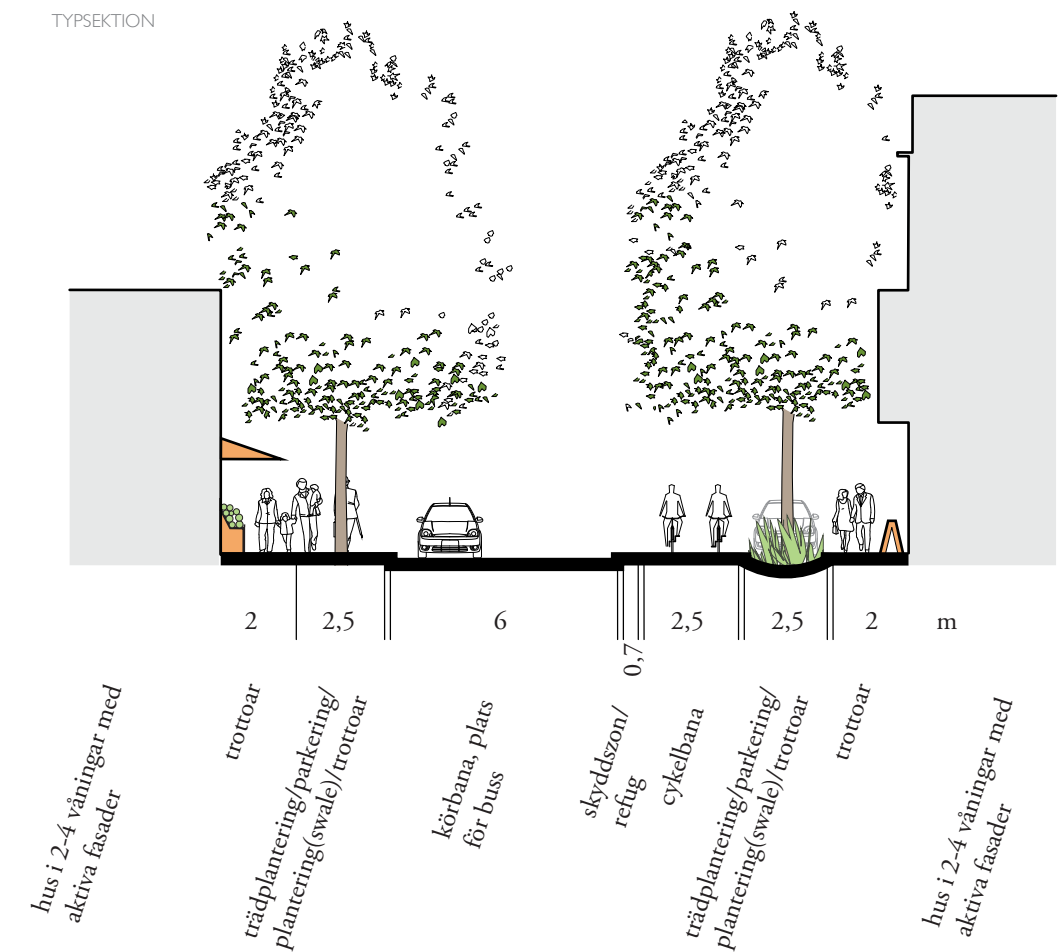


Bild 83: Typsektion för en nod hos Slöjdgatan-Sveagatan. 1:200/A3 Gatan får ett tydligt avgränsat rum genom placering och skala på bebyggelse som ger ett förhållande på cirka 1:2. Gående och cyklister ges gott om plats, medan bilars prioritet underordnas. Träd och perenn-/buskplanteringar gör gaturummet grönskande. Kanten mellan byggnad ges särskild omsorg, men förskjutningar i fasaden och plats för territorieskapande i form av skyltning med mera.

I. NODER

Fyra noder skapas enligt programmet, genom att ny bebyggelse kompletterar befintlig och på så vis åstadkommer täta, småskaliga och detaljrika gaturum med bostäder, blandade verksamheter och aktiva fasader, på delar av sträckan som redan har viss dragningskraft, antingen som korsnings- eller målpunkt.

Den nya bebyggelsen i noderna uppförs dikt an mot gatan, för att skapa så täta gaturum som möjligt. Den utformas och placeras som nya målpunkter, där andra målpunkter redan finns, för att åstadkomma föränderliga kanter, genom aktiva fasader i bottenplan och plats för territorieskapande intill dessa fasader. Befintlig bebyggelse som konverteras utformas enligt samma princip. Tanken är att befintlig och ny bebyggelse ska blandas väl och ges funktioner som hela tiden varierar: service, handel, restaurang och boende av olika ålder, kvalitet, storlek och upplåtelseform. Tack vare dessa åtgärder kan tydliga gaturum med föränderliga kanter skapas längs gatan, trots en låg procentuell exploatering.

Noderna blir alltså intensiva och aktiva delar av gatans sträckning medan resterande delar lämnas oförändrade, vilket i Slöjdgatan-Sveagatans fall ofta innebär svaga rumsligheter och dåliga kantzoner. Det innebär en impulsartad variation av täthet och öppenhet som kan vara attraktiv då man rör sig längs sträckan. Den jämna fördelningen av noderna längs gatan sträckning gör att målpunkter och goda vistelsemiljöer finns nära till hands längs hela gatan.

Ny bebyggelse i noderna, särskilt på södra sidan av gatan, hålls låg för att möjliggöra solinstrålning och minimera blåst i markplan. För att ändå göra Övre Vasastaden till en tät stadsdel med effektivt nyttjande

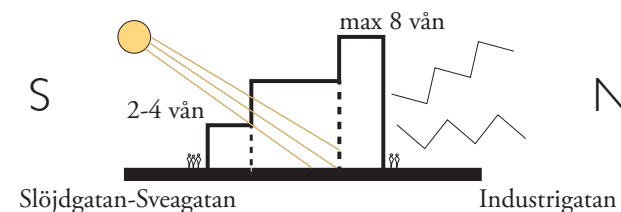


Bild 85: Bebyggelsen hålls låg mot Slöjdgatan-Sveagatan för att dra nytta av låg bebyggelses fördelar för livfulla gatamiljöer, medan högre bebyggelse tillåts mot Industrigatan så att täthet kan åstadkommas i Övre Vasastaden



Bild 84: De fyra noderna. Det är här ny bebyggelse (vit i plan) tillkommit för att skapa täta gaturum Skala: 1:4000/A3

av marken tillåts högre byggnader längre ifrån just Slöjdgatan-Sveagatans sträckning, exempelvis inåt gårdarna på norrsidan, mot Industrigatan. På så sätt kan livfullhet längs just Slöjdgatan-Sveagatan gynnas av den låga bebyggelsens fördelar, men området i stort gynnas av fördelarna med den täta staden (se bild 85).

Noderna som skapas får var sitt urskiljbart tema för att snabbt etablera namn och igenkänningsfaktor hos respektive nod.

Nod A. I *Västra stadens kulturcentrum* konverteras den vackra gamla tegelbyggnaden (1) till konstmuseum och kreativ verkstad. En annan befintlig byggnad (2) blir lokalbibliotek. En ny byggnad (3) bidrar med bostäder och handels- och servicelokaler i bottenplan, som ger noden liv under hela dygnet. Övriga befintliga verksamheter fortsätter tills vidare som vanligt. Gatans sneda riktning gentemot de flesta byggnadernas fasader skapar små platser längs gatan, dit den kulturella verksamheten kan spridas och människor kan stanna upp för vistelse.

Nod B. I *Blandade bostäder och innovation* består den kompletterande bebyggelsen (4) framför allt av bostäder i olika form. Här finns flerfamiljshus, både nya och gamla, samt några radhus. Den gamla ockrafärgade småindustribyggnaden

(5) konverteras till en lokal för co-working och gemensamma kontor. Den nybyggda bebyggelsen (4) hyser bland bostäderna och bottenplanets handels- och serviceverksamheter även utbildningslokaler; exempelvis tekniskt eller företagande gymnasium eller högskola. Studenterna där kan samverka med verksamheter i co-working-lokalen vilket triggar innovation och företagsamhet i noden.

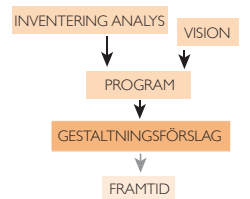
Nod C. *Sveatorget; handel boende och fritid*, är platsen där Slöjdgatan och Sveagatan möts och en av de viktigaste korsningspunkterna i området. Gatorna har bundits ihop till ett tydligt gemensamt stråk. Här dominerar handel och service i samspel med bostäder och den stora karaktärsfulla bilverkstadslokalen (6) agerar landmärke och dragplåster då den konverteras till ungdomslokal med en uppsjö av användningsområden.

Nod D. *Länken till Linköpings innerstad* utnyttjar Prisos (7) roll som dragplåster. Några väl valda kompletteringsbyggnader (8) bidrar till en tätare gatusektion och ett större utbud av tjänster samt att locka folk till uppehålle snarare än att enbart utföra ärenden. En del mindre ändringar i användning sker i befintliga bostadshus (9) i samma syfte.



Bild 86. Exempel på bebyggelse som behålls i noderna, och tillsammans med ny bebyggelse bildar tydliga gaturum där.

3. UTVECKLINGSFÖRSLAG



2. ETT ATTRAKTIVT STRÅK

För att skapa attraktiv passage för gående och cyklister görs hela Slöjdgatan-Sveagatans markbeläggning och gatudimensioner om (se bild 87). Gående gynnas av släta, väl tilltagna trottoarer på båda sidor av gatan. Skyltar och utrustning placeras så att de inte hindrar gåendes passage. Cyklisterna får en egen dubbelriktad körbana som är bred, slät, tydligt markerad och överordnad bilarna i nästan alla korsningspunkter. Träd och markplanteringar anläggs vilket bidrar till lövsugga och frisk luft. Bilarnas körbana anläggs med något material som passar låg hastighet (30 km/h), och får en bredd som är precis bred nog för att möjliggöra busstrafik. Parkeringsplatser för bil får förekomma, men placeras i mindre attraktiva lägen än busshållplatser och cykelparkeringar.

SLÖJDGATANS NYA STRÄCKNING

Den största förändringen som föreslås är omdragningen av Slöjdgatan (bild 89 och 90). Denna förändring grundar sig i tanken om att bebyggelsen och grönsåket är mycket värdefulla att bevara inför framtiden,

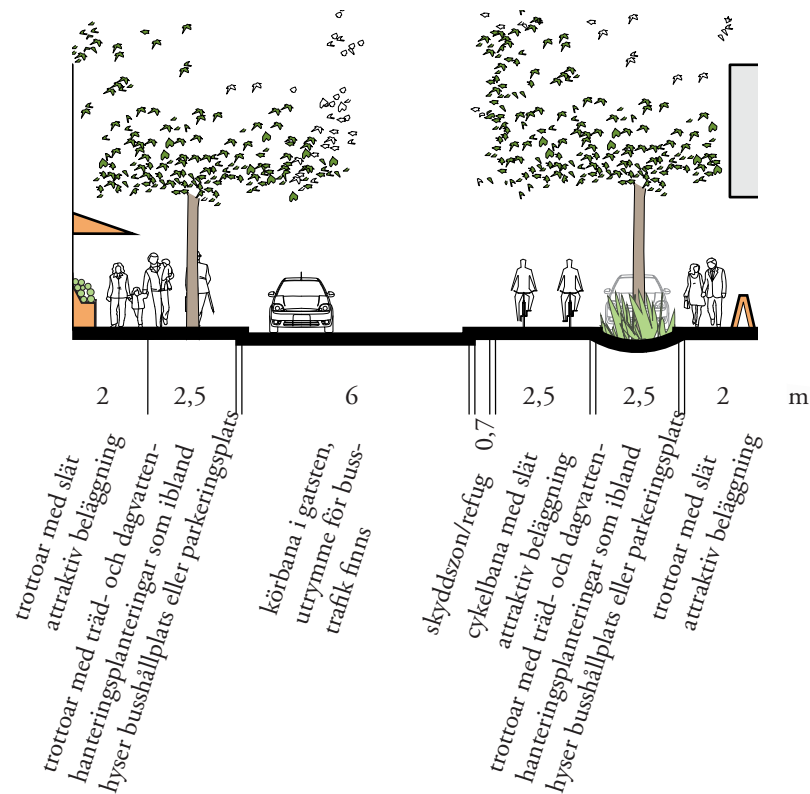


Bild 87. En typsektion för gatans golvs dimensionering och materialval efter anläggning enligt gestaltningsförslaget. Skala 1:200/A3 Gående och cyklister gynnas av utformningen, men även kollektivtrafik möjliggörs.

Bild 88: Den nya gatusträckningen i det befintliga gatunätet.

samtidigt som det är viktigt att åstadkomma ett tätt och tydligt gaturum längs så mycket av sträckan som möjligt. Omdragningen möjliggör bebyggelse även på södra sidan av Slöjdgatan i vissa punkter, utan att det stora grönsåket helt bryts (se bild 92). Det innebär att man både kan skapa vissa noder längs Slöjdgatan, med bebyggelse på båda sidor, samt att man kan ha kvar grönsåket längs hela sträckan. Längst i väster möjliggör även omdragningen en expansion av grönytan (bild 91 och 92), vilket kan väga upp det man går miste om vid anläggningen av södra sidans bebyggelse. Omdragningen är anpassad efter hur man kan inlemma så många bevarandevärda byggnader som möjligt i gatusektionen. Ett försök att forma den i enlighet med kringliggande gatunät har också gjorts. Sveagatan är, till skillnad från Slöjdgatan, mycket väl inpassad i gatunätet och har redan många byggnader direkt kopplade till gatusektionen. Den behåller därför sin sträckning precis som den är idag.

SLÖJDGATAN OCH SVEAGATAN FÖRENAS TILL EN ENHET

Vid Sveatorget ändras korsningspunkten så att Slöjdgatan och Sveagatan binds ihop till ett gemensamt stråk. Slöjdgatans nya sträckning och enheten den nu bildar med Sveagatan tydliggörs genom en allé som planteras längs hela sträckningen. Vissa delar av allén består av befintliga trädrader för en kopping bakåt i tiden. Allén erbjuder också rumskänsla även där gatan gränsar mot obebyggd mark.



Bild 89: Gatusträckning innan första utvecklingsskedet



Bild 91: Grönsåkets utbredning innan första utvecklingsskedet



Bild 93: Nya korsningar anläggs i största möjliga mån som förskjutna korsningar.

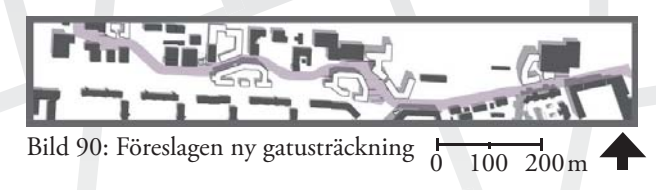


Bild 90: Föreslagen ny gatusträckning



Bild 92: Ny utbredning av grönsåket enligt föreslagen omdragning

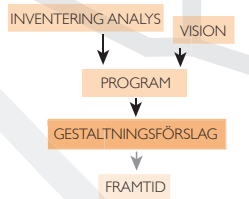
INTEGRERING I STADSNETET

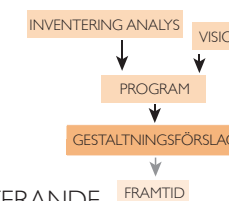
Genom nya korsningspunkter, främst för gående och cyklister, integreras den tidigare ganska isolerade Slöjdgatan i stadens gatunät. Gångvägar genom grönsåket binder ihop Slöjdgatan med Danmarksgatan. På detta sätt ökar upptagningsområdet till det nya attraktiva gång- och cykelstråket vilket bidrar till mer folkliv på gatan. Norr om gatan finns i dagsläget få målpunkter. Därför anläggs inte särskilt många anslutningar ditåt. På sikt förväntas detta ändras, i och med järnvägens planerade omdragning. Därför lämnas luckor mellan bebyggelsen norr om gatan för att kunna skapa såna kopplingar i senare utvecklingsskeden. Nya korsningspunkter, och även öppningar mellan byggnader, anläggs för att skapa förskjutna korsningar (se bild 93).

ATTRAKTIV UPPLEVELSE FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

Att placera bebyggelsen i noder skapar en gatusträckning med omväxlande öppen, och omväxlande tät karaktär. Upplevelsen varierar således hela tiden när man rör sig längs sträckan vilket är attraktivt för gång- och cykeltrafikanter. Slöjdgatans nya, mer slingriga, sträckning bidrar också med detta, men det är egentligen bara en bonus och inte en huvudsaklig anledning till att omdragningen gjorts.

3. UTVECKLINGSFÖRSLAG





3. FÖRÄDLING OCH KOMPLEMENT

Förädling och komplement innebär i förslaget att befintlig bebyggelse och grönska tas tillvara i största möjliga mån och kompletteras med tillägg för att åstadkomma det visionen avser med "innerstadskaraktär"; en karaktär med täthet, variation i utformning och funktion, tydlig historisk koppling och mycket grönska.

FÖRÄDLING, BEFINTLIG BEBYGGELSE

I förslaget för det första skedet sparas mycket av den befintliga bebyggelsen. En del byggnader får stå kvar som de är medan andra konverteras till nya, lämpliga funktioner för en livfull stadsdel att bo i. Detta för att visa på områdets historiska koppling och ta vara på den tydliga karaktär av småskaligt industriområde som finns där idag, och föra vidare den in i framtiden. Det ger området en tydligt särpräglad karaktär gentemot resten av staden som kan användas för marknadsföring av området och som ger sociokulturella värden för de som bor och vistas där. Eftersom ingen bebyggelse i området är formellt kulturskyddad har den bebyggelse som ansetts bevarandevärd valts ut enligt följande kriterier, som jag upprättat utifrån vad som är önskvärt i visionen. Byggnaderna som sparas ska

1. vara karaktärsfulla för området
2. ha eller kunna uppnå en god kvalitet genom restaurering och
3. ha, eller ha möjlighet att få, aktiva fasader mot gatan.

Även bebyggelse som redan idag fyller en lämplig funktion för området bör sparas. Exempel på hur en lämplig konvertering skulle kunna se ut visas i bild 95.

KOMPLEMENT, NYA BYGGNADER

Ny bebyggelse placeras i noderna på så sätt att täta och tydliga gaturum skapas. De utformas så att variation och blandning i funktion och utseende blir så stora som möjligt, samtidigt som de bidrar till en konsekvent detaljrikedom och helhetskänsla för Övre Vasastaden. Särskilt fokus läggs vid kanten mot gatan, där de utformas med förskjutningar både i höjd- och djupled (se bild 96). Detta visar jag inte i förslagsplanen, dels av läsbarhetsskäl och dels för att

MOT BERGSRONDELLEN
OCH VÄSTRA STADEN



PLANTERING AV
LANDSKAPSPANTOR
FÖR GRÖN LÄNK
VÄSTERUT I STADEN

NYA FUNKTIONER HOS GRÖNSTRÅKET, TILL EXEMPEL
BLOMMANDE PLANTERINGAR OCH LEKPLATS

Bild 94: Förädling av grönstråket sker genom tillägg av nya funktioner och attraktioner, samt expansion både väster- och öster ut Skala: 1:4000/A3

det inte är mitt expertisområde som landskapsarkitekt att gestalta byggnader.

FÖRÄDLING, VEGETATION

Grönstråket söder om Slöjdgatan med sitt höga värde som enda större grönyta i området får förstärkt och förtydligat värde genom nya planteringar och funktioner. Förädlingsåtgärderna i detta tidiga skede är därför tänkta att motverka beslut om vidare exploatering i grönstråket.

Befintliga större träd samt Slöjdgatans trädrad sparas för att visa på en koppling bakåt i tiden vilket bidrar sociokulturellt till området, exempelvis genom att visa hur Slöjdgatans tidigare sträckning såg ut.

KOMPLEMENT, VEGETATION

För att ytterligare stärka de gröna värdena på Slöjdgatan-Sveagatan sker vissa kompletterande planteringar. I västra delen av grönstråket, ända upp mot Bergsrondellen planteras stora mängder landskapsplantor som på sikt förväntas bilda naturlika vegetationsytor som kan gallras enligt kommande önskemål (se bild 94). På det sättet kan tillgång på naturupplevelser åstadkommas i direkt anslutning till gatan, och Slöjdgatans grönstråk bindas ihop med Linköpings gröna infrastruktur.

Sveagatan planteras med en trädallé och frodiga dagvattenhanterande planteringar (exempel se bild 97) för att väsentligt öka grönskan i denna del av gatans sträckning samt möjliggöra en ihopkoppling till Stångåns grönstråk öster om arbetsområdet.



Bild 95: Före konvertering: Ett garage med stängda portar vars arkitektur tydligt speglar sekelskiftesandan hos Sveagatan mellan dess korsningar med Kristinagatan och Östgötagatan. Efter: Kiosk med aktiv fasad och gammaldags arkitektur som bidrar till livfullhet och funktionsvariation.



Bild 96: Nya byggnader gestaltas med stor omsorg i kanten mot gatan. En viktig aspekt är att nischer skapas för att åstadkomma lågintensiva segment som en serie platsbildningar längs gatans sträckning. Visas här i sektion respektive plan.

SPARADE FRIYTOR

För att anlägga den nya gatan sker vissa rivningar, saneringar och funktionsbyten av ytor kring gatan. Då ny bebyggelse enbart uppförs nodvis skapar detta några större friytor längs gatan (gula i plan i bild 94).

Dessa ytor tillgängliggörs för användning till exempelvis tillfällig konst och landskapsarkitektur, lek

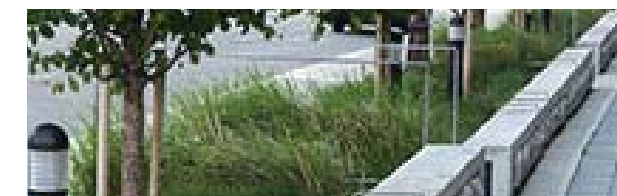


Bild 97: En swale är en sorts dagvattenhanterande plantering. Foto: Dylan Passmore, 10166 (Dylan Passmore), <https://flic.kr/p/cw3egL>, (Licens: CC BY-NC 2.0)

och spel, odling eller tillfälliga events som cirkus och liknande. På sikt förväntas stora delar av dessa ytor bebyggas eller få en annan designerad funktion, men under tiden kan de användas på ovan nämnda sätt för att bygga sociala nätverk, hitta gömda värden och nya behov med mera.

EN FÖRÄNDERLIG KANT GER PLATS FÖR LIVFULLHET

Den enskilt viktigaste gestaltningskomponenten i förslaget är utformningen av kanten mellan bebyggelse och gata, eftersom just kanten konstaterats som det stadsbyggnadselement som har störst möjlighet att bidra till livfullhet hos en gata. Det är en föränderlig kant som eftersträvas längs Slöjdgatan-Sveagatan.

En föränderlig kant innebär alltså en zon som skapar en gradiell övergång mellan två olika karaktärsområden, och som samtidigt bildar en egen karaktärsfull plats. En föränderlig kant innebär också att man som passerande förbi den får en varierad och ständigt skiftande upplevelse då man rör sig längs den. Det innebär dessutom att man som vistanes vid kanten kan uppleva en cyklisk förändring över dygnet och året och på så sätt uppleva mänsklig närvaro. Likaså möjliggör och uppvisar den föränderliga kanten en gradvis utveckling och förfining över tid och visar på en historia, samtidigt som den lämpar sig utmärkt för de aktiviteter som utövas där just då.

Det finns inget facit eller recept på hur en föränderlig kant ska utformas. Själva idén är att den hela tiden ska skifta i karaktär, både allteftersom man rör sig längs den och över tid. Därför är det svårt att illustrera föränderliga kanter i ett gestaltungsförslag. Bild 98-100 visar dock några exempel på hur de skulle kunna se ut i sektion. Dessutom innebär konceptet föränderlig kant närvaro och ständig påverkan av de människor som vistas där, vilket betyder att jag i ett förslag inte helt kan beskriva dem, eller ens bestämma hur de ska se ut. I detta avsnitt beskriver jag därför hur förslagens gestaltning är tänkt att bidra till att föränderliga kanter åstadskoms.

HUR FÖRSLAGET GER EN FÖRÄNDERLIG KANT

Bebyggelsen föreslås få små nischer som skjuter in och ut i gatan och åstadkommer därmed en ”knycklad” kant. Detta bidrar till att små platser skapas längs gatans kant mot byggnaden. Dessa små platser får olika karaktär längs olika delar av gatans sträckning tack vare blandningen av sparad bebyggelse och nya tillägg, variation hos bebyggelsens funktion och storlek samt bebyggelsens placering som varierar formen och storleken på rumsligheterna. Likaså bidrar systemet med noderna till en omväxlande öppen- och slutenhet hos rumsligheterna längs gatan. Genom dessa gestaltungsåtgärder åstadskoms det pärlband

av segment som Thwaites et al. (2013, s 110-112) beskriver utgör uppbyggnaden av föränderliga kanter, samt en hela tiden skiftande upplevelse för den som rör sig längs gatan, vilket är stimulerande för sinnena.

HUR FÖRSLAGET BIDRAR TILL SYNLIK CYKLISK FÖRÄNDERLIGHET

Kanterna mellan byggnad och gata utformas med porösa gränser mellan inne och ute. Aktiva fasader och trottoarer av en bredd som möjliggör territorieskapande bidrar till att man kan se vad som försigår inne i byggnaderna då man befinner sig ute på gatan, samt tvärtom. Genom aktiva fasader och territorieskapande blir kanten en sorts skyltfönster för vad som pågår både inne och ute under varje aktuell tidpunkt. Beroende på vilka verksamheter som är aktiva ser möbleringen på gatan olika ut och detta förändras hela tiden; under dygnet beroende på öppettider och under året beroende på årstid och väder. Variationen och blandningen av funktion hos bebyggelse som i förslaget eftersträvas längs hela sträckan tydliggör sådana förändringar. Cykliska förändringar som dessa visar att mänsklig aktivitet ägt rum även om man inte såg själva aktiviteten hända. Bild 101 visar exempel på porösa gränser med aktiva fasader och territorieskapande.

HUR FÖRSLAGET VISAR PÅ EN GRADVIS UTVECKLING ÖVER TID

Att konvertera byggnader till nya, mer lämpliga funktioner och att blanda dem med nya byggnader är ett tydligt sätt att visa att en gata har utvecklats över tid. I detta förslag konverteras många byggnader med ett uttryck som tydligt visar att de byggdes för att hysa småindustrier. Med en ny funktion kan de fortfarande nyttjas samtidigt som deras utseende påminner om en annan tid.

Att bebyggelsen får en stor variation i storlek, ålder, upplåtelseform och liknande innebär att det finns goda möjligheter för en flexibel utveckling utifrån nya behov. Om en ny verksamhet skulle behövas i området är chansen stor att någon befintlig lokal är lämplig att hysa denna funktion. Likaså utgör de sparade friytorna utmärkta platser för att placera tillägg som behövs enligt framtida behov.

På dessa sätt kan förslagens lösningar både möjliggöra och visa på en gradvis utveckling över tid.

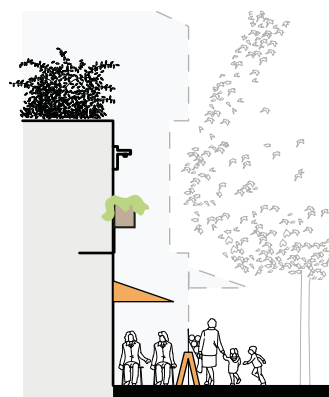


Bild 98. Ett café i botten av ett hus ges plats till att ställa ut skyltning, prydnader och bord i en nisch skapad av byggnadernas placering och utformning. Här skapas en plats där förbipasserande kan stanna till.

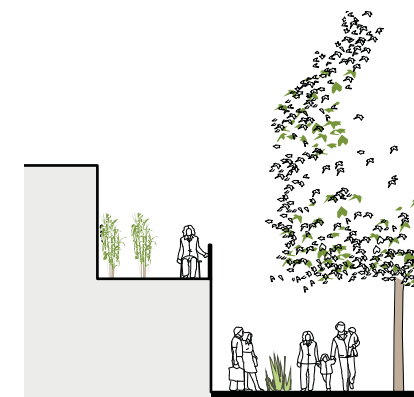


Bild 99. Ett radhus med en smal förgård skapar en övergångszon mellan privat bostad och offentlig gata. Här kan boende uttrycka personlig stil genom förgårdens utformning och den hyser plats för social interaktion mellan boende och förbipasserande.

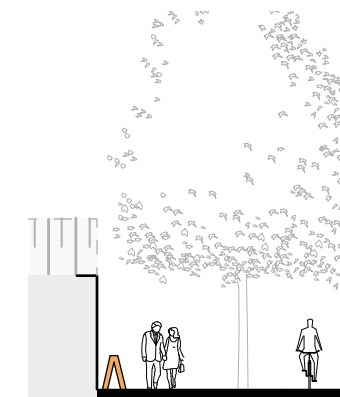


Bild 100. En lokal i ett konverterat hus annonserar sin verksamhet i gaturummet via en skylt. Denna plats är inte särskilt intensivt platskapande, men bidrar genom skyltningen som tas in och ut vid öppning och stängning tecken på mänsklig närvaro.

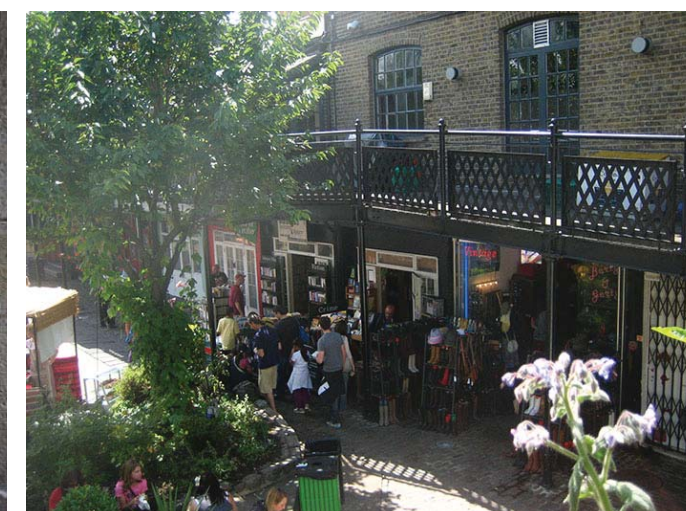
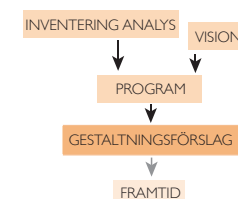


Bild 101: Bildkollage av aktiva fasader och territorieskapande. Dessa bildar föränderliga kanter av en sorts segment av lägre intensitet som är lämpliga i gatumuljöer då de trots sina sociala funktioner även visar en tydlig riktning. Exempel från Barcelona och London.



FÖRSLAGET I DETALJ VÄSTRA DELEN

En ny entré till Slöjdgatan-Sveagatan västerifrån skapas genom anslutning av Slöjdgatans västra ände till Gesällgatan, som i sin tur ansluter till den vältrafikerade Industrigatan. På så sätt integreras Slöjdgatan bättre i gatunätet. För gående och cyklister skapas en alternativ, och snabbare, genomfart mot Bergsrondellen och vidare västerut i staden, genom en förlängning rakt västerut från anslutningen till Gesällgatan. Den nya entrén bidrar till ett bättre flöde längs hela gatans sträckning. Den markeras genom att ett par exotiska träd som utgör början av Slöjdgatan-Sveagatans allé.

VÄSTRA STADENS KULTURCENTRUM

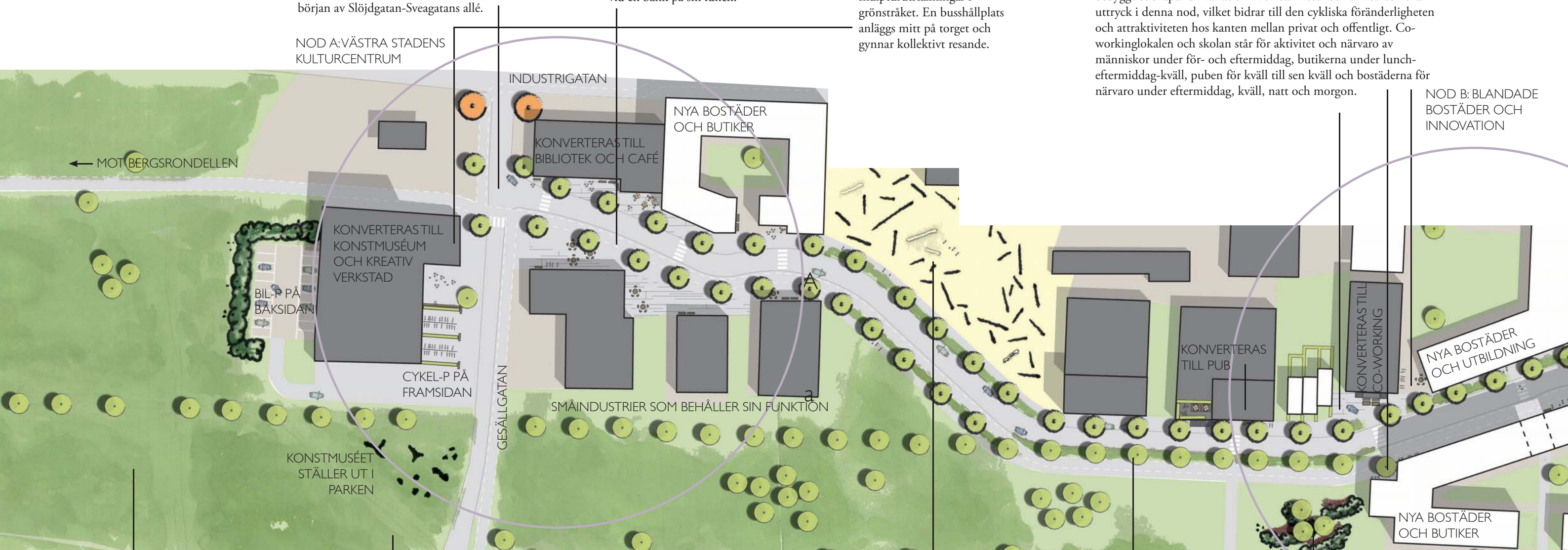
I denna nod vidgas gatan till ett mindre torg. Den nya sträckningen på gatan är snedställd mot den sparade bebyggelsen och gör att en oregelbunden kant, med vinklar och vrår uppstår mellan bebyggelsen och det offentliga rummet. Här finns goda möjligheter till territorieskapande för fastigheternas brukare; biblioteket kan annonsera sin verksamhet, boende kan ställa ut blomurnor, de som arbetar i småindustribyggnaderna kan sitta ute vid en bänk på sin lunch.

Det nya *konstmuséet med kreativ verkstad* får huvudentré mot det lilla torget, gott om cykelparkeringar på framsidan och lockar människor till noden. Verksamheten marknadsförs ibland på torgytan samt genom tillfälliga skulpturutställningar i grönstråket. En busshållplats anläggs mitt på torget och gynnar kollektivt resande.

BLANDADE BOSTÄDER OCH INNOVATION

Utanför den nya co-workinglokalen och den nya bostads- och butiksbebyggelsen mittemot och intill bildas små mötesplatser. Hit kan entreprenörskapet spridas ut i den offentliga miljön, samtidigt som där finns plats för studerande att vistas. Här kanske nyttiga kontakter för framtida samarbeten knyts? Eller så sätter man sig bara för att fika och prata en stund. Konverteringar och ny bebyggelse skapar en variation i verksamheter och arkitektoniska uttryck i denna nod, vilket bidrar till den cykliska föränderligheten och attraktiviteten hos kanten mellan privat och offentligt. Co-workinglokalen och skolan står för aktivitet och närvaro av människor under för- och eftermiddag, butikerna under lunch-eftermiddag-kväll, puben för kväll till sen kväll och bostäderna för närvaro under eftermiddag, kväll, natt och morgon.

NOD B: BLANDADE BOSTÄDER OCH INNOVATION



I Slöjdgatans grönstråk planteras stora mängder landskapsplanter. En variation av inhemska och exotiska, robusta arter används. Tanken är att på sikt åstadkomma uppväxta naturlika planteringar, som kan gallras för att skapa trivsamma promenadstråk och som ansluter till befintliga grönområden västerut.

Då Slöjdgatan drogs om revs här några byggnader, och denna fria yta blev över. Då den inte ingår i en nod bebyggs den inte i detta skede. Den lämnas istället fri och kan utnyttjas för exempelvis temporär konst eller landskapsarkitektur. Här illustreras en utställning med gamla skyltar från den tid som Slöjdgatan anlades. En del byggnader som finns kvar sedan den tiden har fortfarande sådana skyltar som visar på den dåvarande (och kanske även nuvarande) verksamheten. Här lånas andra exempel på skyltar från denna tid in, för att visa på en kulturyttring från 1950-talets svenska industri.

Denna delen av gatan behåller samma sträckning som den tidigare Slöjdgatan. Det innebär att den befintliga trädraden här kan inkorporeras i allén, förutsatt att gatans sektion ändras en aning (cykelbana placeras utanför trädraden istället för innanför). Trädens storlek minner om en hög ålder; att träden stått här länge. På så vis bidrar de med en koppling till gamla tider: en närvaro av dåtiden i nutiden.

Här skapas nya, rejäla planteringsytor med svulstig och påkostad utformning och material. De bildar en liten finpark i Slöjdgatans grönstråk. Den bidrar med visuell attraktion, trevlig doft, insekter och fågelliv och berikar på så sätt värdet hos grönstråket.

Bild 102. Förslag första utvecklingskede, skala 1:1000/A3, västra delen

CENTRALA DELEN

BLANDADE BOSTÄDER OCH INNOVATION

All ny bebyggelse i noden får aktiva fasader mot gatan. Tillsammans med nya träd och perennplanteringar som kan ta hand om dagvatten, till exempel så kallade swales, skapas ett lummigt trivsamt gaturum.

NOD B: BLANDADE BOSTÄDER OCH INNOVATION

Här finns ytterligare en friyta som lämnats efter rivningar och anläggning av den nya Slöjdgatan-Sveagatan. Området har, på grund av tidigare miljöfarlig verksamhet, sanerats, och är därför lämplig för odling. Odlingslotter för tillfällig användning har i ordningställts av kommunen, eftersom exploatering inte sker här i detta läge, och brukare med trädgårdsintresse som bor i närheten kan få en bit jord att sköta om. Detta bidrar med funktion och attraktivitet för både människor och djurliv.

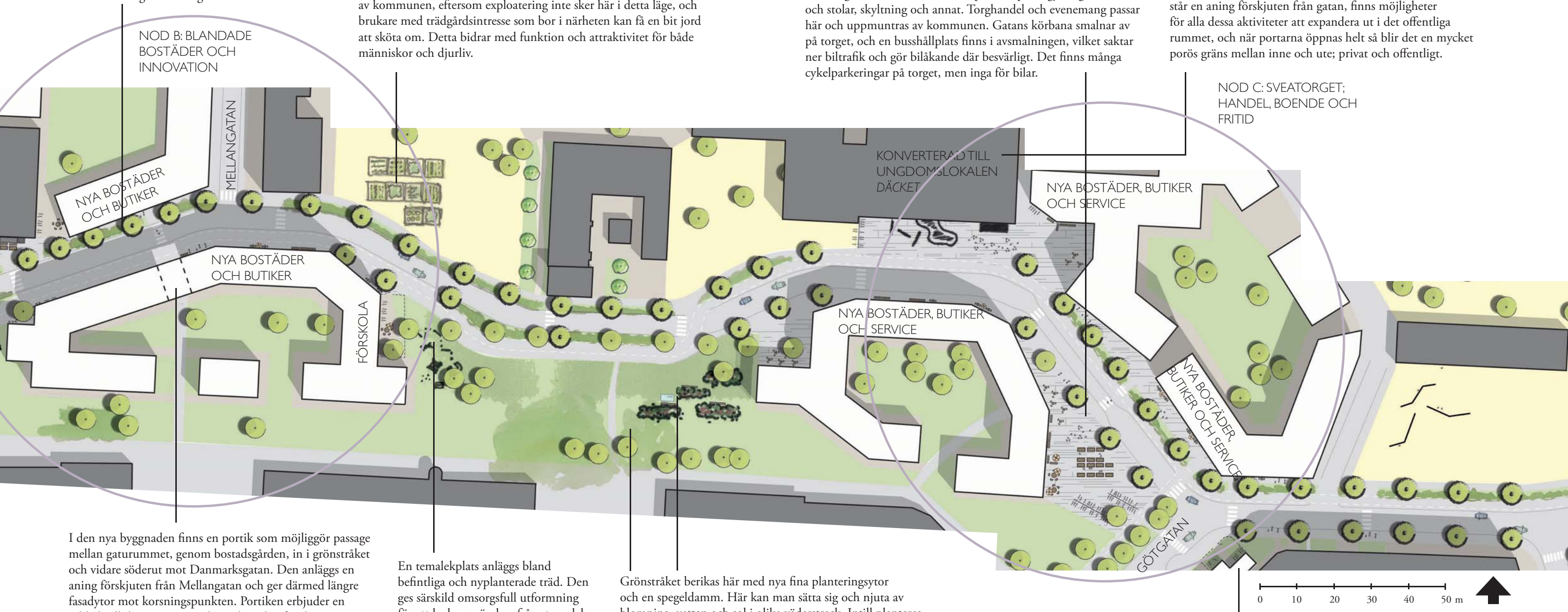
SVEATORGET; HANDEL, BOENDE OCH FRITID

Denna nod är Slöjdgatan-Sveagatans huvudsakliga handels- och servicecentrum. Här binds de två gatorna ihop och bildar en stor torgyta. Torget har en oregelbunden form och består mest av ny bebyggelse, men med den gamla däckserviceverkstaden konverterad till ungdomslokal som dragplåster. Framför den bildas en yta som nästan bildar ett eget litet torg ihopkopplat med själva Sveatorget. Ny bebyggelse har placerats för att ge torgytan en konvex form, vilket ger en god överblick över ytan. Bebyggelsens placering tydliggör också gatans sträckning, genom att leda blicken rätt för fortsatt passage längs Slöjdgatan-Sveagatan, tillsammans med allén som fortsätter obruten över torget. All bebyggelse har aktiva fasader mot torget, och verksamheterna sprids ut på torgytan genom bord och stolar, skyltning och annat. Torghandel och evenemang passar här och uppmuntras av kommunen. Gatans körbana smalnar av på torget, och en busshållplats finns i avsmalningen, vilket saktar ner biltrafik och gör bilåkande där besvärligt. Det finns många cykelparkeringar på torget, men inga för bilar.

Ungdomslokalen *Däcket*, med sina karaktärsfulla petrolblå portar, är nu en mångsidig plats, främst riktad till ungdomar och unga entreprenörer. Den fungerar som ungdomsgård, hyser rep-lokaler, erbjuder platser där kurser kan hållas, idrottsutövningsmöjligheter kanske

en skatehall som expanderar ut på torgytan framför, en klättervägg eller några bowlingbanor. Den har tillfälliga eller återkommande events som vintage- eller matmarknader, möjliggör redovisningar av skol- eller universitetsprojekt, fester, lokalbandsspelningar och så vidare. Då byggnaden står en aning förskjuten från gatan, finns möjligheter för alla dessa aktiviteter att expandera ut i det offentliga rummet, och när portarna öppnas helt så blir det en mycket porös gräns mellan inne och ute; privat och offentligt.

NOD C: SVEATORGET; HANDEL, BOENDE OCH FRITID



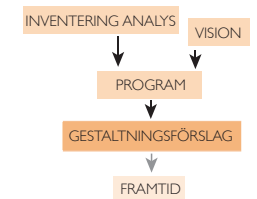
I den nya byggnaden finns en portik som möjliggör passage mellan gaturummet, genom bostadsgården, in i grönstråket och vidare söderut mot Danmarksgatan. Den anläggs en aning förskjuten från Mellangatan och ger därmed längre fasadytor mot korsningspunkten. Portiken erbjuder en inblick till den mer privata bostadsgården för de som passerar längs Slöjdgatan-Sveagatan.

En temalekplats anläggs bland befintliga och nyplanterade träd. Den ges särskild omsorgsfull utformning för att locka användare från stora delar av staden. I byggnaden intill finns en förskola med gård precis intill den nya lekplatsen, som nyttjas frekvent i verksamheten där.

Grönstråket berikas här med nya fina planteringsytor och en spegeldamm. Här kan man sätta sig och njuta av blomning, vatten och sol i olika väderstreck. Intill planteras landskapsplanter som på sikt är tänkta att växa upp och gallras fram till blommande, frukt- och bärgivande vegetationsytor.

I korsningen med Götgatan byggs en liten cykelverkstad dit man kan gå och serva eller laga sin cykel med gemensamma verktyg och utrustning. Personal finns på plats och kan hjälpa till med lagningar för de som vill. Denna plats bidrar till socialt utbyte, underlättar vardagen för cyklister och hyser aktivitet under många timmar på dygnet.

Bild 103. Förslag första utvecklingsskede, skala 1:1000/A3, centrala delen



ÖSTRA DELEN



Bild 104: En karaktärsfullt målad garagelänga sparas tills vidare och bjuder in till mer graffitimålning och andra gatukonstsuttryck.



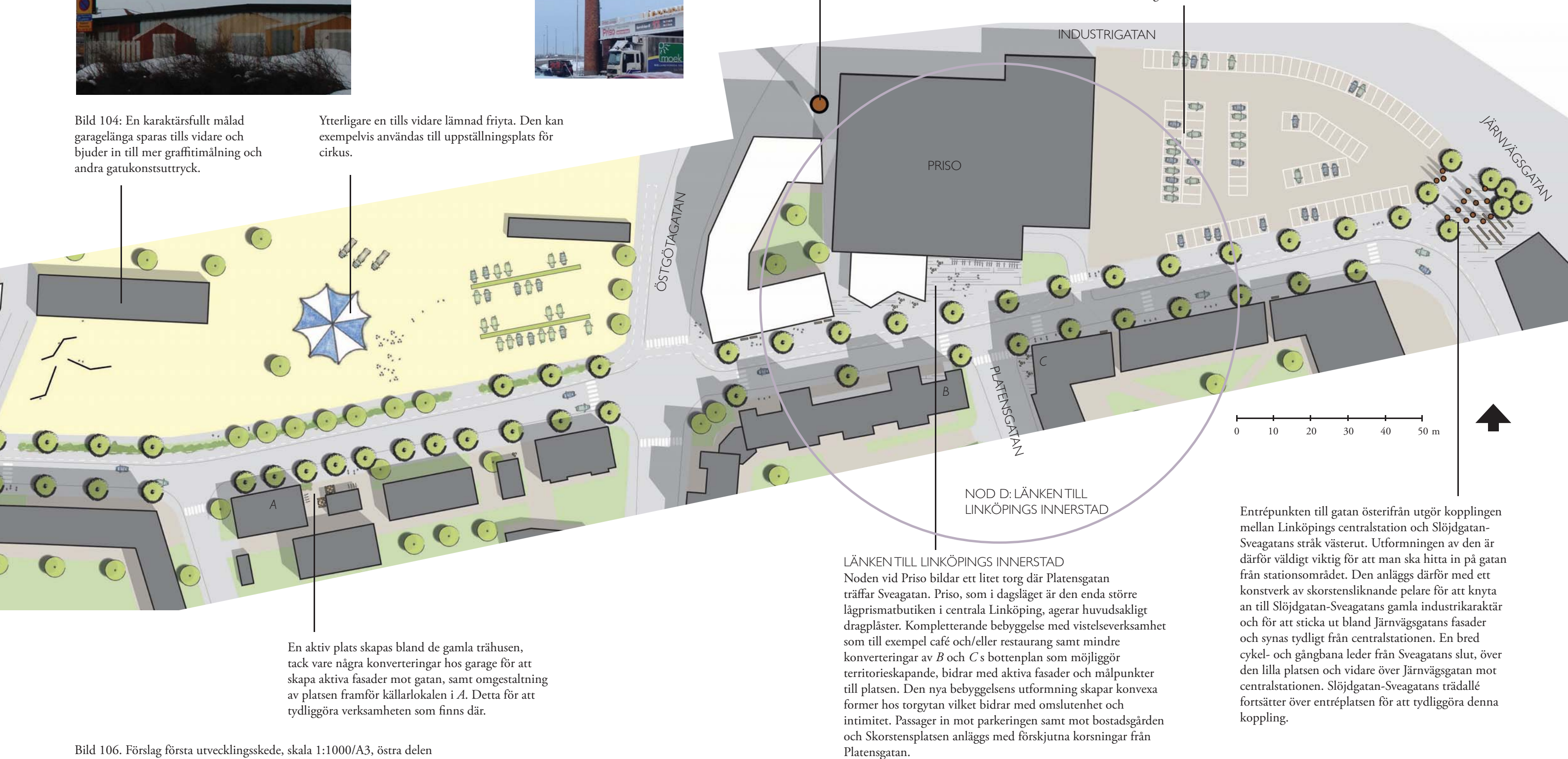
Bild 105: Skorstenen vid Priso är ett av de mest karaktärsfulla minnesmärkena från områdets tid som industriområde. All bebyggelse längs Slöjdgatan-Sveagatan placeras och höjdsätts så att denna skorsten syns regelbundet då man rör sig längs gatans sträckning, så att den kan fungera som landmärke och riktmärke. Kring den anläggs en liten torgyta som utmärker det gamla industriområdet för de som anländer från Industrigatan och norrifrån på Östgötagatan.

Ytterligare en tills vidare lämnad friyta. Den kan exempelvis användas till uppställningsplats för cirkus.

En aktiv plats skapas bland de gamla trähusen, tack vare några konverteringar hos garage för att skapa aktiva fasader mot gatan, samt omgestaltning av platsen framför källarlokalen i A. Detta för att tydliggöra verksamheten som finns där.

Bild 106. Förslag första utvecklingsskede, skala 1:1000/A3, östra delen

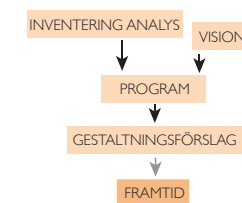
Prisos stora parkeringsplats får tills vidare finnas kvar för att fortsätta locka människor till området. Anläggning av parkeringsgarage under Priso påbörjas dock, för att på sikt kunna använda den stora ytan med attraktivt läge till något mer värdefullt för stadslivet.



LÄNKEN TILL LINKÖPINGS INNERSTAD

Noden vid Priso bildar ett litet torg där Platensgatan träffar Sveagatan. Priso, som i dagsläget är den enda större lågprismatbutiken i centrala Linköping, agerar huvudsakligt dragplåster. Kompletterande bebyggelse med vistelseverksamhet som till exempel café och/eller restaurang samt mindre konverteringar av B och C's bottenplan som möjliggör territorieskapande, bidrar med aktiva fasader och målpunkter till platsen. Den nya bebyggelsens utformning skapar konvexa former hos torgytan vilket bidrar med omslutenhet och intimitet. Passager in mot parkeringen samt mot bostadsgården och Skorstensplatsen anläggs med förskjutna korsningar från Platensgatan.

Entrépunkten till gatan österifrån utgör kopplingen mellan Linköpings centralstation och Slöjdgatan-Sveagatans stråk västerut. Utformningen av den är därför väldigt viktig för att man ska hitta in på gatan från stationsområdet. Den anläggs därför med ett konstverk av skorstensliknande pelare för att knyta an till Slöjdgatan-Sveagatans gamla industrikaraktär och för att sticka ut bland Järnväggsgatans fasader och synas tydligt från centralstationen. En bred cykel- och gångbana leder från Sveagatans slut, över den lilla platsen och vidare över Järnväggsgatan mot centralstationen. Slöjdgatan-Sveagatans trädallé fortsätter över entréplatsen för att tydliggöra denna koppling.



EN MÖJLIG UTVECKLINGSVÄG

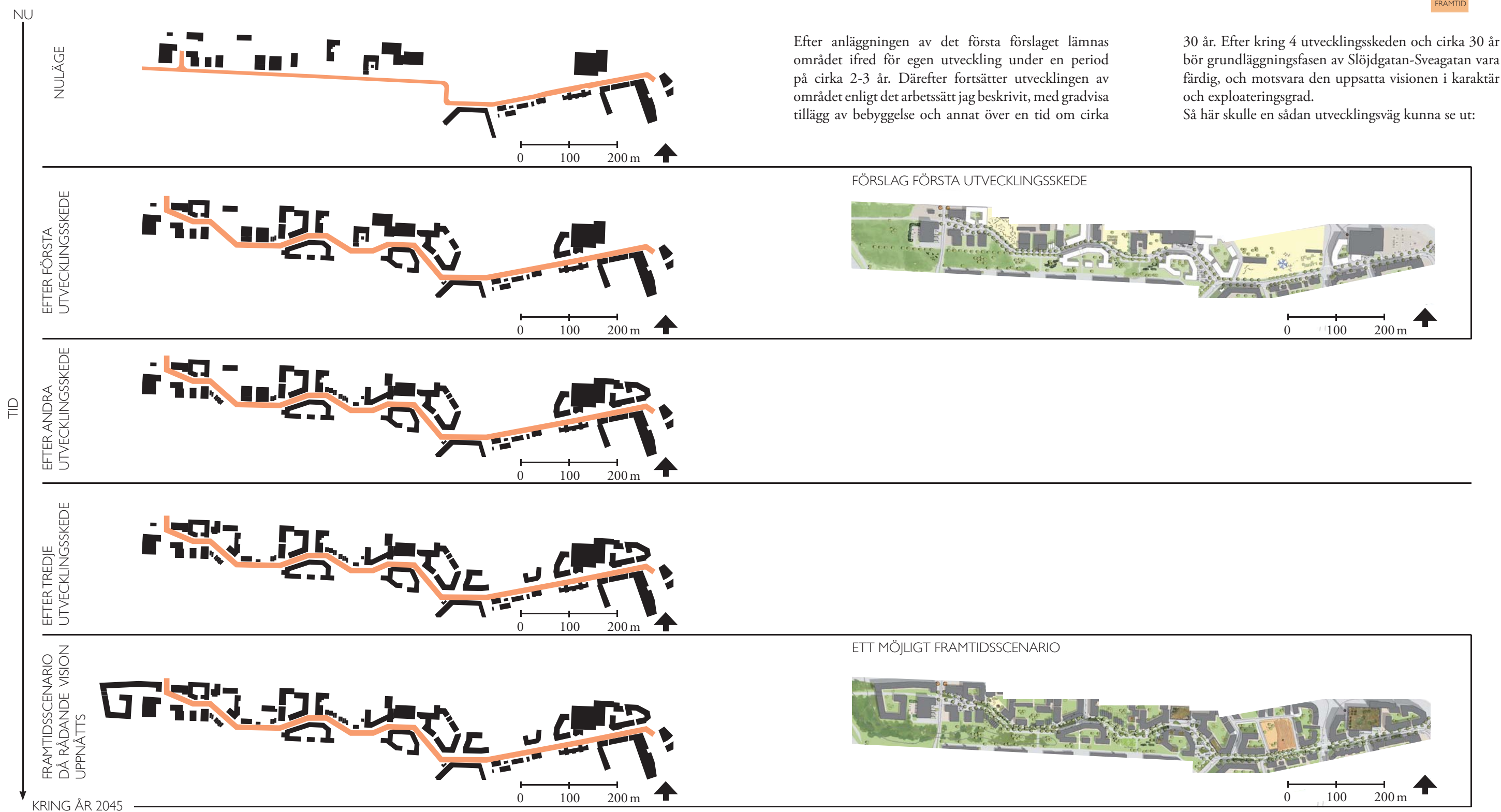
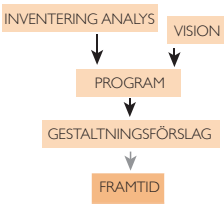


Bild 107. En möjlig bebyggelseutveckling för Slöjdgatan-Sveagatan. Här visas även var mitt utvecklingsförslag för första bebyggelseskede och mitt möjliga framtidsscenario hör hemma i utvecklingsprocessen.



ETT MÖJLIGT FRAMTIDSSCENARIO KRING ÅR 2045

För att kunna göra en bild av ett möjligt framtidsscenario har jag varit tvungen att göra många antaganden om framtiden. Ett av de viktigaste är att jag antar att bilen som transportmedel har minskat kraftigt. Det vore önskvärt med tanke på dess stora koldioxidutsläpp, buller samt det stora utrymme den tar i anspråk i en allt mer urbaniserad värld. Ett annat antagande jag gjort är det ökade behovet av lokalt producerad mat. Det bygger på tanken om att urbana områden behöver bli mer självförsörjande om de utarmar landsbygden.

Utifrån dessa övergripande antaganden presenteras i detta avsnitt hur ett möjligt framtidsscenario för Slöjdgatan-Sveagatan skulle kunna se ut, cirka 30 år framåt i tiden.

KÖRBANAN HAR BLIVIT GRÖNSKANDE REKREATIONSSTRÅK

Den största förändringen som skett sedan första utvecklingsskedet är att körbanan, tack vare biltrafikens minskade betydelse, gjorts om till ett grönskande rekreativstråk. Här kan man röra sig längs slingrande gångstråk bland olika rekreativa miljöer. Ibland står den grönskande karaktären tillbaka där behov för hårdgjord markbeläggning finns, men huvudsakligen är den före detta körbanan nu grön och levande. Detta stråk vävs ihop med gröonstråket söder om Slöjdgatan vilket ökar ytan på parkmarken och det i sin tur värdet på den. Den gröna infrastrukturen förstärks alltså och vävs in i den urbana miljön.

TRAFIK

Cykeltrafiken antas ha intensifierats i och med biltrafikens minskning och därför har cykelbanan breddats rejält. Det utgör nu det viktigaste snabba transportstråket längs Slöjdgatan-Sveagatan. Här samsas vanliga cyklar med nya innovativa modeller som kanske erbjuder bättre packningsmöjligheter eller regnskydd. Cykelparkeringsplatser finns utplacerade längs hela stråket bland grönskan.

Gående som önskar en långsammare, mer rekreativ promenad längs gatan har nu möjligheten att följa stigen genom rekreativstråket i gatans före detta körbana, som alternativ till de båda trottoarerna. På så sätt finns en ökad variation i promenadvägar, vilket kan locka till flera olika typer av passage längs Slöjdgatan-Sveagatan.

Biltrafik har inte försvunnit helt som transportmedel i staden, även om Slöjdgatan-Sveagatan numera inte hyser plats för den. Exempelvis varutransporter och räddningsutryckningar sker fortfarande med bil. Därför är angöring möjlig till all bebyggelse längs gatan från övriga anslutande gator.

Kollektivtrafik är fortfarande möjlig längs sträckan genom luftgående tåg (se bild 109). De hänger i en konstruktion som liknar kabinbanors, och går ner i markplan vid hållplatserna. Vissa hållplatser är också förlagda till byggnaders tak. Genom denna kollektivtrafiklösning kan man ta sig till attraktiva lägen utan att tågen stör aktiviteterna i gröonstråket nämnvärt.

LOKALPRODUCERADE LIVSMEDEL

Då körbanan blivit gröonstråk hyser den numera goda möjligheter till odling och djurhållning i liten skala. Det finns plats för odlingslotter i den livfulla gatumiljön så att stadsliv och landsbygd mixas. Föreningar och företag kan hyra in sig på vissa delar av stråket och bedriva kommersiell livsmedelsproduktion. Många byggnader har också fått gröna tak och väggar där odling kan ske. Vid den här tiden har de tekniska finesserna för att anlägga sådana raffinerats och det är enkelt att utnyttja de miljö-, matproduktions-, energi- och kostnadsmässiga fördelar de kan ge. Ett av de områden som lämnades oexploaterade i första utvecklingsskedet har nu blivit en urban lantgård. Här drivs nu åter småskaligt jordbruk på lerslätten som i urminnes tider varit odlingsmark innan Slöjdgatan och Sveagatan anlades. Här finns även utbildningsverksamhet i ämnen om stadsodling och självförsörjande, samt möjlighet för skolklasser att få träffa boskapsdjur och se hur mat produceras.

NÄSTAN HELA STRÄCKNINGEN ÄR NU BEBYGGD

Nästan helagatanssträckning är nu bebyggd, åtminstone på en sida. Gatan utgör därför en tydligare helhet jämfört med den pulsartade karaktär den hade just efter det första utvecklingsskedet, skapad av noderna. I princip all bebyggelse har utformats till en mänsklig

skala med aktiva fasader mot gatan. Hela sträckningen ger därför goda förutsättningar för livfullhet. Enstaka delar av gatan har en sektion som är öppen åt ena hållet vilket skapar en variation i rumslighet då man rör sig längs sträckan samt utblickar till andra delar av staden. Det berikar upplevelsen för de som färdas och vistas här. Bebyggelsen har tillkommit vid olika tidpunkter och endast väldigt få byggnader har rivits sedan första utvecklingsskedet. Det innebär att det finns en påtaglig variation i arkitektur från olika tidsepoker samt en tydlig koppling bakåt i tiden som knyter an till gatans tidigare industriella användningsområde.

BEBYGGELSE SAKNAS DÄR ANDRA VÄRDEN FINNS

Vissa delar av sträckningen är fortfarande inte bebyggda. Det är platser som har fått ett annat värde under grundläggningsfasens gång. De människor som bott och verkat i området under denna fas har genom sina aktiviteter och värderingar, tillvaratagna genom medverkansprocesser, därmed satt sin personliga prägel på gatan. Tillgången på obebyggd mark innebär också att eventuella nödvändiga tillägg kan byggas, utan att man behöver riva något, eller avstå från detta nödvändiga helt och hållet.



Bild 108: Ett möjligt framtidsscenario, kring år 2045. Skala: 1:4000/A3

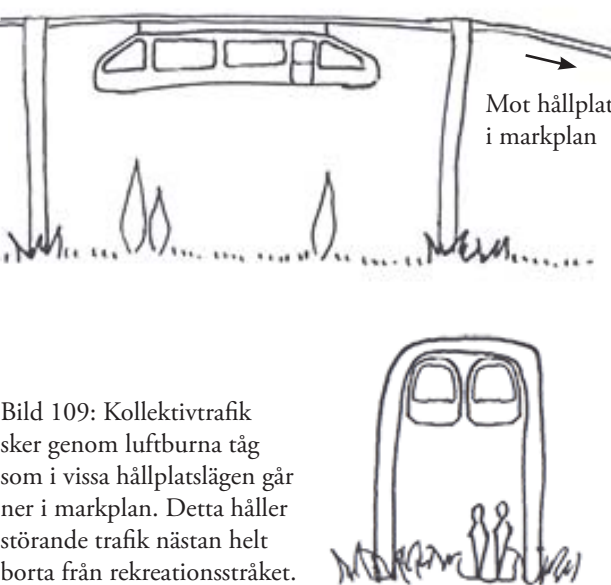
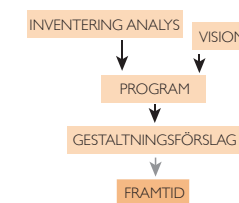


Bild 109: Kollektivtrafik sker genom luftburna tåg som i vissa hållplatslägen går ner i markplan. Detta håller störande trafik nästan helt borta från rekreativstråket.



ETT MÖJLIGT FRAMTIDSSCENARIO I DETALJ VÄSTRA DELEN

Livfull torg i västra stadens kulturcentrum. Nu har även småindustribyggnaderna söder om gatan konverterats till kulturverksamheter. Tillsammans lockar platsen nu många kultur-utövare och -konsumenter.

HÅLLPLATS I MARKPLAN FÖR LUFTBURNA TÅG

Plats som genom hela gatans utveckling används flitigt för lek och rollspel, och som blivit kvar obebyggt för att fortsätta att möta detta behov

Körbanan längs Slöjdgatan-Sveagatan är numera ett rekreativt grönstråk, där en stig löper längs hela sträckan, förbi grönskande planteringar, odling, bete och rekreativa aktiviteter av olika slag. Över huvudet på de som vistas här susar den luftburna kollektivtrafiken förbi, och stör inte rekreativområdet nämnvärt.



Landskapsplanter har vuxit upp, gallrats och bildat naturlika planteringar med höga natur- och rekreationsvärden. Planteringen av dessa planter i början av gatans utveckling har därmed genererat ökade värden för grönstråket söder om Slöjdgatan och många fördelar för brukarna. Likaså har grönstråket fått nya funktioner som motionsspår, blommande och doftande perennplanteringar, utegym, lekplats, sportplaner etcetera. Därmed har grönstråkets värde blivit mycket högt, vilket skyddat det från vidare exploatering.

MOTIONSSPÅR GENOM NATURLIK MILJÖ I SLÖJDGATANS GRÖNSTRÅK

UTEGYM

LITEN TORGyta SKAPAS MELLAN EN NYARE OCH EN ÄLDRE BYGGNAD

TAKTERRASS TILLHÖRANDE BYGGNADENS PUB. BIDRAR MED LIVFULLHET UNDER KVÄLLAR OCH HELGER I HALVOFFENTLIG MILJÖ

0 10 20 30 40 50 m

HÅLLPLATS PÅ TAK FÖR LUFTBURNA TÅG

Bild 110. Ett möjligt framtidsscenario, skala 1:1000/A3, västra delen

CENTRALA DELEN

3. UTVECKLINGSFÖRSLAG

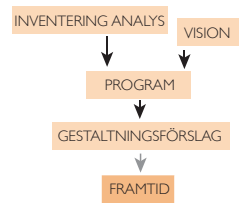
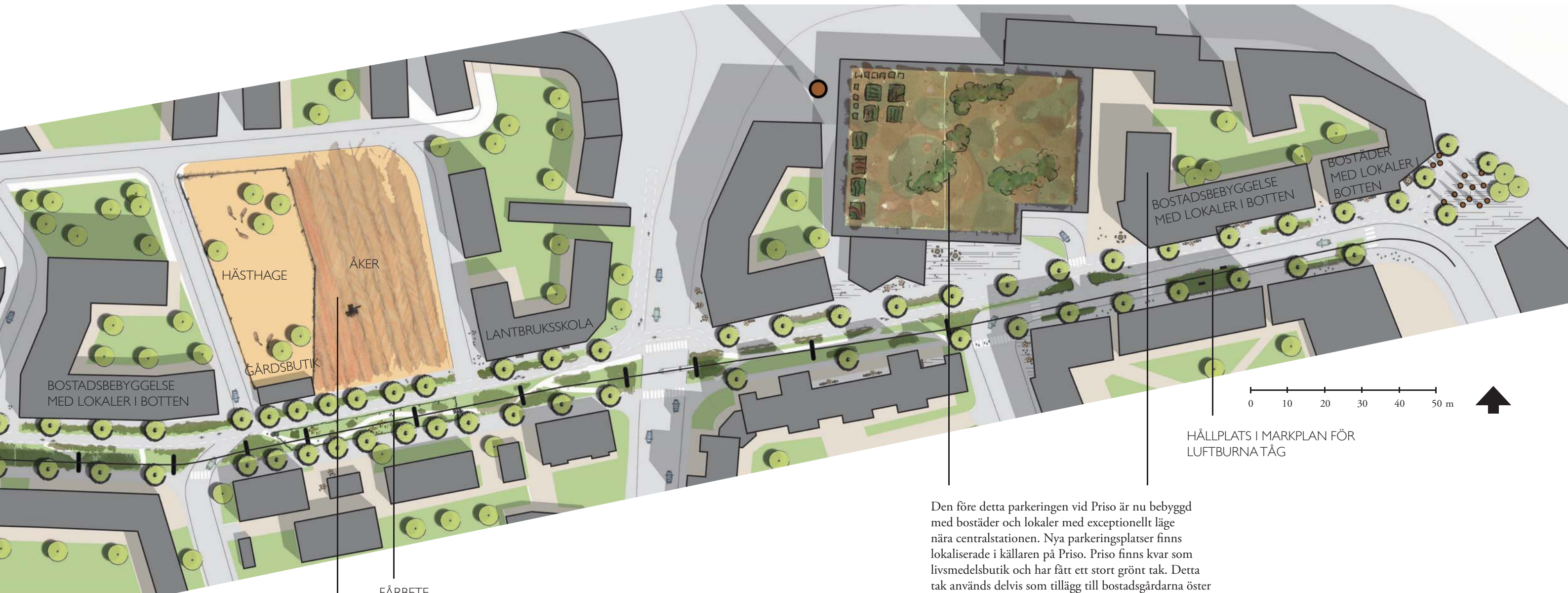
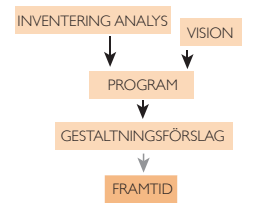


Bild 111. Ett möjligt framtidsscenario, skala 1:1000/A3, centrala delen

ÖSTRA DELEN

3. UTVECKLINGSFÖRSLAG



Den urbana lantgården skapar här tillsammans med lantbruks- och självhushållningsutbildningen ett agrikulturellt centrum i denna del av Sveagatans sträckning. En del av den gamla körbanan används nu som fårbete, en hage man kan promenera igenom som en del av rekreationsstråkets promenadstig. De gamla 1900-talsvillorna på sydsidan bidrar med en gammaldags känsla till platsen och framhäver det urbana lantbrukets idé om en återgång till självhushållning, som påminner om det levnadssätt som rådde då dessa villor uppfördes.

Den före detta parkeringen vid Priso är nu bebyggd med bostäder och lokaler med exceptionellt läge nära centralstationen. Nya parkeringsplatser finns lokaliserade i källaren på Priso. Priso finns kvar som livsmedelsbutik och har fått ett stort grönt tak. Detta tak används delvis som tillägg till bostadsgårdarna öster om Priso, med anslutning direkt från ett trapphus. Den används också för grönsaks- och honungsproduktion till Prisos egna försäljning. Den nya bebyggelsen bidrar till ett tydligare gaturum med många aktiva fasader för denna del av gatan, något som tidigare saknats här och som nu bidrar till en mer livfull gatumiljö.

Bild 112. Ett möjligt framtidsscenario, skala 1:1000/A3, östra delen

4. DISKUSSION

Det här examensarbetet har varit som en ständig brottningsmatch mellan övertygelse och motstridig verklighet för mig. Övertygelsen som menar att tidsaspekten är viktig för att etablera livfullhet och verkligheten som säger att tiden är en aspekt som inte passar in så enkelt i dagens planeringsrealitet.

Mycket viljestyrka har krävts för att tvinga in tidsaspekten i ett arbetssätt som är så pass likt dagens stadsutvecklingsprocesser att jag kunnat förstå och använda det. Jag upplever att detta varit svårt och problematiskt.

Utvecklingsförslaget i mitt examensarbete visar ett sätt att arbeta mer processartat med gatugestaltning samt exempel på vilka effekter det skulle kunna ge. Men att arbeta med tid innebär stora osäkerhetsmoment. Därför är det inte själva utvecklingsförslaget som är intressantast med mitt examensarbete utan snarare de tankar som uppstått utifrån de svårigheter jag stött på under arbetet med detta. I den här avslutande delen av uppsatsen tar jag upp tankar och lärdomar kring dessa svårigheter genom att återkoppla till mina frågeställningar, mitt förslag och annat som väckt mina tankar under arbetets gång.

ÅTERKOPPLING FRÅGESTÄLLNINGAR

Först en återkoppling till mina frågeställningar.

Min huvudfråga var:

Hur kan ett utvecklingsförslag som syftar till att skapa goda förutsättningar för en livfull gatumiljö längs Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping se ut, om man använder ett processartat arbetssätt, inspirerat av en gata som utvecklats över lång tid?

För att kunna besvara den använde jag mig av tre underfrågor för göra arbetet mer överskådligt. Dessa tre frågor med svar utgör min förstudie. Den första underfrågan löd:

1. Hur kan bebyggelseutvecklingen ha sett ut hos en traditionellt bildad, livfull gata?

Kartöverläggsstudien visade att min förebildsgata,

Sharrow Vale Road, började urbaniseras någon gång mellan 1855 och 1894, och att gatusträckningen år 1923 i princip hade uppnått samma exploateringsgrad som när min studie genomfördes, 2013. Man kan alltså säga att gatan hade en grundläggningsfas mellan 1855/1894-1923, det vill säga på mellan cirka 30 och cirka 70 år. Noterbart var att gatusträckningen efter denna period hade vissa luckor i bebyggelsen, vilket möjliggjorde enstaka tillägg utan att behöva riva nästan någonting under de efterföljande utvecklingsfaserna fram till idag. Kartöverläggsstudien visade också att ny exploatering först tillkom klustervis vid befintliga målpunkter och viktiga korsningar längs med hela gatusträckningen. Anledningen till att jag fokuserat på bebyggelsens tillkomst är att det främst är genom bebyggelse som en gatas rumslighet definieras. Jag fick genom denna studie inte fram specifik information om hur gatans sociala aspekter har utvecklats genom tiderna, men i mitt examensarbete var det tillräckligt att ta reda på bebyggelsens utveckling, både tids- och strukturmässigt. Det gav mig nämligen en tidsram och en tillkomststruktur som åtminstone i det här fallet har möjliggjort bildandet av en livfull gata.

Den andra underfrågan löd:

2. Vilka aspekter hos utformningen av en gata lockar till användning och främjar därför livfullhet?

Enligt min undersökning verkar en rad fysiska förutsättningar kunna spela in när det gäller att skapa miljöer som ska locka människor till att bruka dem, i en gatas fall genom passage och vistelse. Bebyggelsens utformning och placering, samt dess möte med gaturummets golv, ofta trottoaren, är av största vikt, eftersom det är i denna kant som majoriteten av det sociala livet äger rum (Thwaites et al., 2013, s 6-9). Ju bättre föränderlig karaktär denna kant har, desto bättre för livfullheten. För att uppnå en sådan verkar utformning hos bebyggelsen och trottoaren som skapar små platser längs sträckningen, visuell kontakt mellan offentlig och privat miljö, mänsklig skala, variation i funktioner samt i upplevelser då man rör sig längs gatan vara önskvärd. Andra uppmärksammade gestaltningsaspekter som verkar kunna främja livfullhet är en integrerad inpassning i omgivande gatunät, upplevd och tillgänglig grönska samt tillgång på traditionsbärande element, som exempelvis gamla

byggnader, träd eller strukturer.

Tredje underfrågan löd:

3. Hur kan ett arbetssätt se ut, som på ett processartat sätt syftar till att ta fram ett utvecklingsförslag för en gata där målet är att skapa goda förutsättningar för livfullhet och inspiration är tagen från bebyggelseutvecklingen för en livfull gata som bildats över tid.

Enligt mina litteraturstudier är de viktigaste aspekterna för att uppnå en utveckling mot en livfull gata gradvis utveckling över lång tidsrymd, öppenhet inför framtiden och kontinuerlig brukarmedverkan. Därför delade jag in utvecklingsprocessen i ett antal fristående skeden i mitt arbetssätt, med kontinuerlig brukarkontakt och utan ett förutbesämt slutmål. Utifrån de viktigaste aspekterna som framkom genom arbetet med kartöverläggen i min första underfråga bestämde jag att dessa skeden skulle pågå i minst 30 år och i slutet av den tiden skulle gatan ha uppnått en exploateringsgrad och karaktär som stämde överens med en vision för en önskvärd framtid för gatan, som kontinuerligt uppdaterats under utvecklingsprocessen. Då kartöverläggsstudien visade att bebyggelse tillkom klustervis på olika platser längs gatan samtidigt bestämde jag att hela gatan ska behandlas i varje utvecklingsskede så att bebyggelse hela tiden kan tillkomma på de mest lämpliga platserna enligt visionen och brukarnas önskemål. Det var också viktigt att det efter de 30 åren fortfarande skulle finnas obebyggd mark kvar längs gatan så som det gjorde efter grundläggningsfasen för referensobjektet. Varje skede i arbetssättet fick ett genomförande som känns igen från stadsutvecklingsprocesser jag kommit i kontakt med under min utbildning till landskapsarkitekt: inventering, analys, vision, program och gestaltningsförslag. På detta sätt ligger mina förstudier till grund för ett arbetssätt som möjliggör en gradvis utveckling, som jag kunde använda på ett konkret sätt i mitt förslag för Slöjdgatan-Sveagatan.

Svaren på dessa tre frågeställningar för mig in på huvudfrågan igen. Den besvarade jag genom att pröva mitt arbetssätt på Slöjdgatan-Sveagatan, vilket resulterade i mitt arbetes huvudsakliga produkt: utvecklingsförslaget. Det är en redovisning av ett sätt på vilket Slöjdgatan-Sveagatan i Linköping skulle kunna utvecklas över lång tid, i syfte att bilda en livfull gata.

Detta visade sig vara ett problematiskt sätt att arbeta. För det första så innebär långa tidsrymder problem. Det är svårt att anta saker om framtiden, något som tydligt gått upp för mig särskilt under arbetet med *en möjlig utvecklingsväg* och *ett möjligt framtidsscenario*. Dessutom är det svårt att se hur detta arbetssätt skulle vara ekonomiskt genomförbart så som planeringssystemet och byggbranschen ser ut idag. Jag har heller inte haft möjlighet att genomföra brukarmedverkan i mitt arbete med förslaget, vilket har visat sig vara en stor brist, trots att jag redan från början begränsat arbetet på det sättet. Dessa tankar, med flera, kommer jag diskutera vidare i följande avsnitt.

ANGÅENDE MITT FÖRSLAG

Här följer en diskussion om tankar som uppkommit under arbetet med mitt utvecklingsförslag.

Tidsaspektens utmaningar

Tidsaspekten är komplicerad i gestaltningssammanhang eftersom det handlar om att försöka förutspå vad som kommer att behövas och önskas av ett område i framtiden. Men det enda man verkligen kan veta är vilka förutsättningar, värden, ideal och möjligheter som råder i just den tid man befinner sig. En av huvudtankarna med mitt arbetssätt var att undvika att behöva leverera en komplett gestaltningslösning för gatan som ska fungera från början och sedan fortsätta att göra det under hela sin livslängd. En byggnad som ritas idag beräknas stå i cirka 100 år framöver⁶. Att man planerar och ritat områden med full exploateringsgrad från första början innebär alltså att man planerar för en miljö som inte bör vara förlegad förrän 100 år senare. I mitt förslag har jag strävat efter en öppenhet inför framtiden genom att i varje skede endast gestalta för den närmsta tiden framöver. Men jag ville också visa ett exempel på hur gatans utformning på detta sätt skulle kunna utvecklas på lång sikt och därför ritade jag också en bild av ett möjligt framtidsscenario 30 år framåt i

⁶ Linda Engberg, byggnadskonstruktör på COWI, SMS-kontakt 17 januari 2014.

tiden. Jag upptäckte då att det är otroligt svårt att göra lämpliga val inför framtiden, även då det gäller 30 år framåt vilket är väsentligt kortare än 100 år, eftersom man, som sagt, bara känner till de förutsättningar, värden, ideal och möjligheter som råder i just den tid man befinner sig. Jag fick göra många, relativt grundlösa antaganden för att kunna ta några beslut om en önskvärd utformning överhuvudtaget. Därför känns det magstarkt att tro att man skulle kunna föreställa sig en miljö som är lämpad 100 år framåt i tiden. Det borde utgöra ett starkt incitament för att gå lite långsammare fram då man utvecklar nya områden. Att man inte gör det tror jag innebär att det man anlägger inte nödvändigtvis är ändamålsenligt på särskilt lång sikt, om ens från början. Det kan i sin tur antingen leda till sociala problem, eller till resursslöseri i form av för tidigt förbrukat byggmaterial, om man måste riva och göra om för att åtgärda problemen. Att presentera en möjlig framtida utveckling på det sätt jag gjort har därför ibland känts fel. Syftet var att visa på hur gatan skulle kunna se ut då ett utvecklingsförslag enligt mitt arbetssätt är helt genomfört och jag tycker jag varit tydlig med att poängtera att det framtidsscenario jag presenterar är högst hypotetiskt. Men jag har märkt att jag har haft svårt att gestalta med en öppen syn på framtiden i det första utvecklingsskedet, när jag samtidigt funderat på hur en möjlig framtida utveckling skulle kunna se ut. Kanske skulle jag därför istället ha visat flera varianter av framtidsscenario. Eller inte presenterat något framtidsscenario alls. Mitt arbetssätt, och då särskilt framtagandet av exemplet på en möjlig framtida utveckling, har därför tydligt poängterat att mitt examensarbete belyser en viktig fråga; Att det vi gör när vi gestaltar är att förutspå framtiden på väldigt lång sikt. Det belyser också att vi genom att exploatera allting tätt på en gång bygger bort möjligheter till anpassningar utefter framtida behov, värden och ideal. Möjligheter som vi verkligen borde ta vara på eftersom det faktiskt är omöjligt att förutspå framtiden korrekt.

En annan betydande svårighet med att arbeta med gestaltning över en längre tidsrymd är den bygglagstiftning vi har. Den bygger på en stor samordning, konsekvensanalyser och dylikt som ska genomföras innan man börjar bygga. Detta medför i och för sig mycket gott, då man kan säkerställa att viktiga strategiska strukturer inte förstörs, exempelvis värdefulla naturområden i en stads grönstruktur.

Men då områden idag generellt planeras i sin helhet innan ett bygge sätter igång, kan man inte få i stånd den processartade gestaltning av ett område som jag förespråkar här, som kan ge den öppenhet inför framtida utveckling som över tid och i samverkan med brukare kan åstadkomma livfulla miljöer. Även då bygget sker i etapper, som i det verkliga förslaget för Övre Vasastaden, pågår planeringen av etapperna relativt parallellt. Syftet är inte att skapa en tidsförskjutning, utan detaljplaner av mer hanterbar omfattning, vilket i sin tur snarare syftar till att påskynda byggtakten. Jag har inte i detalj gått in på hur detaljplaneringen skulle kunna fungera i samband med mitt arbetssätt, men tankar på detta har varit högst närvarande hos mig under arbetets gång. En detaljplan har enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) en genomförandetid på 5-15 år sedan den vunnit laga kraft. Då önskar förstås byggherren genomföra sina byggrätter så snart och så effektivt som möjligt inom denna tidsperiod, dels för att kunna starta uthyrning eller försäljning av sina fastigheter så snart som möjligt och dels för att hålla ner tiden, och därmed kostnaden, för bygget. Detaljplanens korta genomförandetid är till för att hålla antagna planer aktuella, vilket naturligtvis är viktigt, men de gör en gradvis byggprocess väldigt svårgenomförd. I varje fall om man vill låta ett område utvecklas genom kontinuerliga påfyllningar mellan befintliga strukturer, så som jag föreslagit för Slöjdgatan-Sveagatan i det här examensarbetet. Kanske skulle etappindelning kunna fungera som tidsfördröjare i ett projekt som mitt om man valde etappordning och detaljplaneområde för varje etapp lite mer medvetet. Då skulle man kanske kunna skapa en serie noder på lämpliga platser längs gatan som kunde få byggas och etableras innan exploatering på övriga delar av sträckan sattes igång, på det sätt jag gjort i mitt förslag. Det intressantaste sättet jag sett någon ta sig an problemet är så som Ramböll gjort i ett projekt för en ny stadsdel i Köpenhamn⁷. I Nordhavnen arbetar de med att freda särskilda delar i detaljplanen för eventuell senare exploatering, som inte får ske innan en bestämd tid har gått. Det borde rimligtvis kunna fungera även i Sverige och skulle kunna underlätta för gradvis utveckling. I vilket fall är det tydligt att mitt arbetssätt inte på ett enkelt sätt går att använda så länge detaljplaneringsprocesser fungerar som de gör idag. Mitt arbetssätt skulle i princip kräva nya detaljplaner för varje utvecklingsskede, något som

skulle medföra orimligt stora kostnader. Jag förstår att det är svårt att motivera det. För att kunna genomföra projekt med gradvis utveckling krävs alltså förändringar i planeringssystemet. Hur dessa förändringar skulle se ut eller fungera kan inte jag svara på, men jag är övertygad om att det skulle vara fördelaktigt för livfullhet i staden om man kunde åstadkomma sådana. En vidare forskningsfråga efter mitt arbete är därför hur planeringssystemet skulle kunna möjliggöra sådan utveckling.

Om att skapa föränderliga kanter

Mina resultat tyder på att kanten mellan byggnaderna och den offentliga gatumiljön är det viktigaste att gestalta med omsorg för att främja en gatas livfullhet. Den lämpligaste sortens kanter för detta ändamål verkar vara föränderliga kanter, som jag därför försökt åstadkomma genom gestaltningen i utvecklingsförslaget för Slöjdgatan-Sveagatan.

Trots att jag inte har kompetens att rita hus fastnade jag gång på gång i tankar om hur byggnaderna borde se ut för att åstadkomma den sorts kant jag ville. Det har tydliggjort för mig hur viktigt det är att arbeta yrkesöverskridande här. Byggnads- och landskapsarkitekter samt planerare måste föra nära samarbeten, även med detaljlösningar, om man ska lyckas skapa miljöer som ger bra förutsättningar för social interaktion, och därmed livfullhet, just eftersom kanten mellan gaturum och byggnad är så viktig.

I förstudien upptäckte jag att det finns många utformningsaspekter som har betydelse då man vill åstadkomma en föränderlig kant. Jag har under arbetet med utvecklingsförslaget upptäckt två huvudsakliga svårigheter med att utforma sådana kanter. Den ena svårigheten är att föränderliga kanter som fenomen, enligt Thwaites et al. (2013, s 74-78), innebär att brukare är inblandade i processen för att skapa och upprätthålla dem. Eftersom jag i mitt förslag inte har genomfört den brukarmedverkan jag föreslagit i mitt arbetssätt har jag inte fått med det i mitt arbete med de föränderliga kanterna, vilket gör det svårt att veta om mina gestaltungs-lösningar faktiskt skulle ha den effekt jag önskar för att uppnå föränderliga kanter. Den andra huvudsakliga svårigheten är att utformningen av föränderliga kanter handlar om en ständig växelverkan mellan detalj och helhet; Det är i detaljutformningen

som möjligheterna till vistelse, territorieskapande och både cyklisk och gradvis förändring ligger, och samtidigt krävs det att de olika detaljlösningarna hänger samman som en fungerande helhet: en serie segment om erbjuder olika grader av social porositet, det vill säga förmåga att hysa både vistelse och passage, samt att uppmuntra till denna (Thwaites et. al., 2013, s 114). Att presentera denna växelverkan i förslagsplaner har jag funnit otroligt svårt. Den skala jag har arbetat i och den tid jag haft att tillgå har inte gjort det möjligt för mig att genomföra ett tillräckligt detaljerat gestaltungs-förslag för att illustrera detta för hela gatan. Jag har istället försökt ge riktlinjer och exempellösningar för byggnadsfunktion, utformning av byggnadsfasader och variation i trottoar- och trädgårds-/förgårdsutformning för möjlighet till olika typer av territorieskapande, samt annat som lockar till vistelse som hög detaljeringsgrad och variation i funktion och ålder hos bebyggelse. Men föränderliga kanters utformning handlar i grund och botten om skillnader, om platsspecifika lösningar och respektive brukares egna uttryck, om föränderlighet både cykliskt och gradvis. Därför är det inte heller helt lämpligt att ge typriktlinjer eller exempellösningar. För att åstadkomma en fungerande helhet har jag genom nischer i bebyggelsen och öppningar till omgivande landskap försökt åstadkomma en serie segment som skapar rumsliga förutsättningar för platser med olika form, storlek och karaktär längs gatan. I förslaget för det första utvecklingsskedet återfinns dessa segment främst i noderna, och i den möjliga framtidsbilden finns de i princip längs hela gatan. Jag tror att mina principer för gestaltning skulle vara gynnsamma då man vill åstadkomma livfulla, föränderliga kanter. Särskilt koncentrationen av segment i noderna i det första utvecklingsskedet tror jag skulle ha betydelse, eftersom folkliv lockar till mer folkliv (Gehl, 2003, s 20), och ju mer koncentrerat man placerar möjligheter till folkliv, desto större chans borde det vara att det faktiskt blir livfullt. Samtidigt är det svårt att bedöma hur mina förslag skulle fungera i verkligheten eftersom den så viktiga kontakten med brukarna inte finns med. På grund av svårigheterna med att presentera och kommunicera dessa idéer, samt det fenomenmässiga kravet på brukarmedverkan tror jag det vore bättre att arbeta med föränderliga kanter på ett helt annat sätt än jag gjort. Att istället för att, som jag, sitta på sin

⁷ Jørgen Hvid, Ramböll, föreläsning på Rambölls hållbarhetsdagar i Uppsala, 14 november, 2013

kammare och rita, gestalta på plats i direkt samarbete med brukarna. Det är också vad Thwaites et al. (2014) förespråkar och det är synd att jag inte haft möjlighet till detta i mitt examensarbete, nu när det visat sig att det är så betydelsefullt. Det är något jag skulle vilja prova i framtida projekt.

Byggnadshöjd och hållbarhet

Byggnadshöjd i förhållande till hållbarhet är ett hett ämne. Ett flertal välkända arkitekter (Näslund, 2013) menar att höga byggnader har stor betydelse för hållbarhet eftersom de minimerar transporter och hushåller med värdefull mark i staden. Men enligt min förstudie, som bland annat baseras på forskning av Gehl (2003), krävs istället låg bebyggelse för trivsamma sol- och vindförhållanden i gaturummet, något som även är fördelaktigt då man vill åstadkomma en mänsklig skala hos bebyggelsen samt social kontakt mellan människor i byggnaderna och på gatan.

Både täthet och trivsamma gatumiljöer är viktiga aspekter för en hållbar framtid, men eftersom Slöjdgatan-Sveagatan ska utgöra det livfulla stråket i Övre Vasastaden och därmed kräver en trivsam gatumiljö, väger argumentet som förespråkar låg bebyggelse tungt i mitt förslag. Därför har jag föreslagit låg byggnadshöjd mot just Slöjdgatan-Sveagatan men tillåtit högre höjder in i kvarteren, mot Industrigatan. Ny bebyggelse söder om gatans sträckning har också hållits låg för att undvika ytterligare skuggning av gatan. Genom att differentiera byggnadshöjden på detta sätt borde man kunna uppnå en relativt tät stadsdel i Övre Vasastaden, trots de låga fasaderna mot Slöjdgatan-Sveagatan. Självklart vill man inte göra Industrigatan till en oäven gata att vistas på, men om man både kräver låga byggnader och täthet måste man prioritera. Befintlig bebyggelse söder om Slöjdgatan-Sveagatan är relativt hög och åstadkommer i dagsläget skuggning, främst av Sveagatan. Jag föreslår ändå att den ska sparas, eftersom dess funktion som bostäder fortfarande behövs då området ändrar karaktär, samt för att dessa byggnader från olika tider bidrar med sociokulturella värden, som överväger problemet med skuggning.

Värdet hos befintlig bebyggelse

Ett utmärkande drag i mitt utvecklingsförslag är att jag velat spara befintlig bebyggelse längs Slöjdgatan-Sveagatan i största möjliga mån. Ingen bebyggelse längs sträckningen är skyddad enligt kulturminneslagen eller annat. Det verkar enligt de exploaterer som nu bygger i området ha tolkats som att det inte finns något värde hos befintlig bebyggelse. Detta antagande grundar jag på att allting mellan Slöjdgatan-Sveagatan och Industrigatan-Järnväggsgatan i verkligheten har eller ska rivas, så när som på den gamla strumpfabrikens skorsten vid Priso. Att man tolkat det så är synd tycker jag. Småindustrikaraktären från början och mitten av 1900-talet är utdöende i Linköping (Semberg, 2009), en stad som främst profilerar sig genom lärande, teknisk innovation och ett kyrkligt förflutet. Linköping har dock haft en ganska omfattande industri som alltså tenderar ignoreras när man beskriver stadens kollektiva identitet.

Längs både Slöjdgatan och Sveagatan finns många exempel på byggnader med en tydlig småindustrikaraktär från 1900-talets mitt som skulle gå bra att konvertera till nya funktioner som bättre passar Övre Vasastadens nya profil. Bristen på skydd borde göra konverteringar av bebyggelsen både enklare och billigare än om bebyggelsen hade varit skyddad. Genom att utnyttja detta i mitt förslag har jag kunnat behålla element från ett tidsskikt på väg att försvinna och samtidigt tydliggöra områdets historiska särprägel i ett nytt sammanhang. Jag har i förstudien konstaterat att byggnadernas utformning och placering är det starkaste bidraget till karaktärerna i Övre Vasastaden, samt det som skiljer Slöjdgatans karaktär från Sveagatans. Genom att spara bebyggelse i den mån som går och samtidigt uppnå de effekter som eftersträvas för gatans nya användning: livfullhet, ett bostads- och handelsområde samt ett attraktivt gång- och cykelstråk, kan jag i mitt förslag behålla dessa starka karaktärsskapare. Jag tror att detta drag i min gestaltning skulle kunna skapa mycket stora sociokulturella värden och en för Linköping alldeles unik karaktär hos det nya området.

En annan fördel med att behålla befintlig bebyggelse är att den kan bidra med bostäder och lokaler med väsentligt lägre hyror än nybyggda ställen (Jacobs, 1961, s 200-212). Det möjliggör att en större variation av brukargrupper får möjlighet att vistas

i och använda området, vilket är positivt ur social hållbarhetssynpunkt. Som Monica von Schmalensee, vd för White, skriver i en bilaga från Sveriges arkitekter i DN att “Vi kan inte bara bygga bostäder för dem som har råd, som vi ofta gör idag. Vi måste börja se till hela samhället” (von Schmalensee, 2013). Ur demokratisk synvinkel, vad kan väl vara viktigare än det?

Slöjdgatans sträckning

Den mest drastiska utformningsåtgärden i mitt förslag är ändringen av Slöjdgatans sträckning. Det är den gestaltningsfråga jag ägnat allra mest tid åt under examensarbetet och jag är fortfarande osäker på om det var rätt beslut att ta. Mitt huvudsakliga motiv till att dra om gatan var att jag då skulle kunna skapa en tydlig gatusektion längs större delar av gatan, det vill säga med bebyggelse på båda sidor, samtidigt som jag kunde behålla det gröna stråkets hela sträckning. Omdragningen gav mig också möjlighet att låta befintlig bebyggelse bli en del av gaturummets kant istället för att riva den och bygga nytt, vilket skulle visa på Slöjdgatans historiska karaktär som småindustriområde. Jag tycker dessa argument är starka, men jag är ändå osäker på om jag hade vågat föreslå en sådan ändring om inte förslaget varit hypotetiskt, så som det är i mitt examensarbete. Jag blev under arbetets gång nyfiken på varför jag kände så. Vad är det som skapar sådan stark motvilja till att ändra en gatas sträckning?

Min första tanke var att det har med gators historiska beständighet att göra. Carmona et al. (2010, s 252) skriver att gatusträckning är ett av de stadsbyggnadselement som har långsammast förändringstakt. Därför vill man inte lättvindigt ändra en gatas sträckning, eftersom den generella sinnebilden av en gata delvis består i att den inte ändrar riktning eller form. Om något ändras längs den så är det oftare bebyggelsen. Jag frågar mig vidare om detta inte har med orienterbarhet att göra. Om en stads gator ändrade sträckning i en hastighet som människor kunde uppfatta som regelbunden under sin livstid så skulle nog många bli förvirrade. Det kan inte vara en eftersträvarsvärd egenskap för en stad, så jag förstår tanken om att vara försiktig och eftertänksam när man drar om gator. Frågan är bara när fördelarna med omdragningen överväger dessa nackdelar. Kanske

skulle det vara motiverat i Slöjdgatans fall? Men jag är som sagt inte helt säker.

En annan tanke är att det är förändringen från en rak gata till en krökt som är problemet. Att den raka kvartersstadsgatan ofta idealiseras i Sverige idag och att göra om den till en krökt skulle kunna upplevas som en pastisch på den pittoreska medeltidsstadens slingrande gator. Som om man vill försöka härma något gulligt gammaldags, som inte riktigt speglar vår tid, så som många New Urbanism-projekt har kritiserats för att göra (Carmona et al., 2010, s 41-42). Jag vet ju själv att mina argument för att dra om gatan inte grundas i detta, men jag upplevde ändå en rädsla för missförstånd av det slaget, vilket säkerligen är bland de orsaker som gjorde beslutet svårt för mig.

Det känns också som en högst ekonomisk fråga. Att omläggningen av en gatusträckning kräver så mycket resurser för att leda om även teknisk infrastruktur att kostnaden drar iväg väldigt långt. I så fall krävs mycket stora vinstmöjligheter på ny exploatering för att möjliggöra denna omdragning, och så är nog inte fallet hos Slöjdgatan, särskilt då jag till råga på allt föreslår en mer försiktig och långsam exploatering.

Jag tog i alla fall beslutet att ändra på gatans sträckning. Genom detta prioriterade jag sådant som skulle kunna bidra till att skapa en föränderlig kant och en tydlig gatusektion till förmån för ekonomi, gatunätets beständighet och rädsla för pastisch-anklagelser. Det känns som en lämplig prioritering i det här fallet, eftersom den föränderliga kanten verkar vara av så stor betydelse för livfullhet, vilket ju är vad mitt examensarbete handlar om. Jag tror nämligen att bevarandet av befintlig bebyggelse och inpassning av den direkt intill gatans kant är några av de mest betydande utformningsaspekterna för att kunna åstadkomma sådana kanter i mitt förslag. Tyvärr innebär det en gatusträckning som kan vara svår att motivera ekonomiskt, som kan upplevas passa dåligt in i stadsnätet och som kanske är lite för krokig för god orienterbarhet.

Sharrow Vale Road som förebild

Att använda Sharrow Vale Road som referensobjekt har mestadels fungerat bra, och givit mig den information jag behövt. Det finns dock några tillkortakommanden som kan vara värda att ta upp här.

Först och främst är Sharrow Vale Road bara ett exempel på en livfull gata som bildats över lång tid. Trots att den motsvarar ett exempel på hur något jag önskar uppnå på Slöjdgatan-Sveagatan kan se ut och ha kommit till är det fortfarande inte säkert att den är *det kritiska fallet* som det talas om inom samhällsvetenskaplig forskningsmetodik (Bryman, 2002, s 67), det vill säga ett fall som representerar en generell verklighet. För att hitta ett sådant fall hade jag behövt studera många fler fall innan jag valde ut ett, något som det inte fanns tid till i det här examensarbetet. Jag tror dock inte att det har någon större betydelse för mitt resultat, eftersom jag inte gör anspråk på att ta fram ett allmängiltigt, eller ens rekommenderat, arbetssätt för att åstadkomma livfulla gator. Jag ville ta fram ett arbetssätt för att pröva att arbeta med gatugestaltning över tid, och Sharrow Vale Road fungerade som inspiration till detta eftersom dess utvecklingsätt uppenbarligen fungerat minst en gång.

En annan omständighet som kan ha haft betydelse är att Sharrow Vale Road är uppbyggd enligt en radhusstruktur, det vanligaste sättet att bygga bostadsgator på i Storbritannien, även i ganska centrala lägen. I Sverige är det istället kvartersstruktur som dominerar i sådana lägen. Jag har i största möjliga mån försökt beskriva de fysiska aspekter som på Sharrow Vale Road verkar fördelaktiga för livfulla gator på ett så övergripande sätt att de inte är bundna till en särskild bebyggelsetyp. Möjligheten finns dock att vissa sådana aspekter är specifikt kopplade till radhusstrukturen och därför kanske inte gäller när man bygger med kvartersstruktur.

Under arbetet med förslaget för Slöjdgatan-Sveagatan märkte jag också att jag ville föreslå både radhus- och kvartersstrukturer när jag gestaltade, vilket var problematiskt att få ihop. Jag skrev i metodkapitlet att jag trodde mina år i Storbritannien skulle hjälpa mig att upptäcka viktiga skillnader mellan svensk och brittisk byggkultur, men på denna punkt märkte jag att jag inte fullt förstod dessa skillnader. Kanske blev mitt förslag lidande av detta för att jag hade svårt att konsekvent hålla mig till ett synsätt. Kanske hade det varit bättre att istället ha ett referensobjekt med kvartersstruktur, vilket är den gängse stadsbyggnadsstrukturen i centrala lägen i Sverige. Kanske innebär detta också att det finns fler kulturella skillnader som jag inte känt till, som jag inte heller har upptäckt.

ÖVRIGA TANKAR

Under examensarbetet har jag också kommit att tänka på mer övergripande frågor vad gäller stadsutveckling och gestaltning av gator.

Bostadsbrist och långsammare byggtakt - går det ihop?

Att i tider av svår bostadsbrist förespråka en långsammare bebyggelsetakt, så som jag gör i det här examensarbetet, känns lite arrogant. Men jag tror att det just på grund av skriken efter fler bostäder är extra viktigt att belysa de värden som en längre grundläggningsperiod skulle kunna ge vår levnadsmiljö på lång sikt. Den mest pressande önskan är förstås att lösa bostadsbristen, vilket borde innebära en önskan om snabbare byggtakt och då är det viktigt att lyfta fram vad som kan gå förlorat genom att göra så. Jag hoppas att jag i det här examensarbetet har motiverat väl att utveckling av gator till livfulla miljöer är en fråga som är lämplig att ägna tid åt, trots att det känns motsträvt när det gäller att lösa det mest pressande problemet: bostadsbristen. Att det ändå är värdefullt att åstadkomma kvalitet på lång sikt i våra levnadsområden, så att de blir områden där människor vill vara, inte bara när de är nybyggda, utan även på lång sikt. Att det är viktigt att inte glömma bort detta trots pressade omständigheter, eftersom det handlar om långsiktig hållbarhet.

Gatan - en undervärderad plats idag?

Något annat som fångat min uppmärksamhet under arbetets gång är att gator verkar vara undervärderade många andra platser i staden idag. Det är bara att studera detaljeringsgraden hos många byggherrars illustrationsmaterial (se exempel i bild 113). Gatumiljöerna har, i det här och många andra fall, inte på långa vägar ägnats samma omsorg som bebyggelse och bostadsgårdar. Det betyder antingen att man faktiskt inte ser de offentliga gatumiljöerna som lika viktiga som de privata gårdarna, eller att man inte tror det har betydelse att delge potentiella brukare och köpare att man satsar på goda offentliga miljöer, vilket

i sin tur måste böttna i att man inte väntar sig att de ska tycka det är viktig information inför ett eventuellt bostadsköp. Le Corbusier sa i början av 1900-talet att gatorna hade spelat ut sin roll i samhället och inte längre behövdes (Le Corbusier i Moughtin, 2002, s 278). Kanske finns lite av den mentaliteten kvar, åtminstone på ett undermedvetet plan?

SLUTORD

För mig är livfulla gator något av det mest attraktiva man kan uppleva i en stad. Med tanke på den stora mängd litteratur som behandlar ämnet vet jag att jag inte är ensam i denna upplevelse. Jag ville ta tillfället i akt under examensarbetet att riktigt få grotta ner mig i ämnet och lära mig hur jag som landskapsarkitekt ska göra för att skapa sådana gator. Jag väntade mig då att såhär i slutet av arbetet ha samlat ihop en serie

verktyg och gestaltningsknep att ta till då jag ställs inför sådana projekt i mitt framtida yrkesliv. Det har dock visat sig vara mycket mer komplicerat än så. Att åstadkomma livfullhet verkar vara en tidskrävande process som innebär samverkan på alla möjliga plan; mellan planerare och utförare, brukare och byggherrar, arkitekter och landskapsarkitekter för att nämna några. Det slår mig att mina tankar om att kunna gestalta fram livfullhet var ganska naiva.

Genom att pröva mitt arbetssätt har jag belyst hur svårt det är att arbeta med långsiktiga samverkansprocesser snarare än att erbjuda något bra exempel på hur man skulle kunna göra det.

Men i en tid då gatan ofta ägnas väsentligt mindre omsorg än andra delar i staden hoppas jag därför genom detta arbete istället kunna inspirera några till att se livfulla gators värde, samt förståelse för att livfullheten inte kommer av sig själv. Att man måste ägna gator och dess utvecklingsprocesser mer omsorg för att de ska fungera på lång sikt och att det är värt att investera i det.



Bild 113: Illustration för planområdet Automaten och delar av Alnen. Detaljeringsgraden för bebyggelse och gårdar är mycket högre än för gatorna. Illustration: Jesper Engström, AIX Arkitekter.

REFERENSER

Textkällor

Alexander, C. (1979). *The Timeless Way of Building*. New York: Oxford University Press

Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press

Balgård, S. (red.) (1994). *Den goda stadsgatan: Om gestaltningen av gator*. Stockholm: Carlsson Bokförlag

Boverket, Riksantikvarieämbetet, Formas & Arkitekturmuseet. (2011). *Slutrapport av regeringsuppdraget till miljö- och kulturmyndigheter om samverkan för att främja en hållbar stadsutveckling*. (Ku2009/1620/KV) [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.raa.se/publicerat/rapp2011_13.pdf> [20141202]

Boverket. (2007). *Bostadsnära natur: Inspiration och vägledning*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf> [2014-12-02]

Bryman, A. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber

Carmona, M. Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. 2. uppl. Oxford: Elsevier Architectural Press

Cserhalmi, N. (1997). *Färad mark: Handbok för tolkning av historiska kartor och landskap*. Stockholm: Bygd och Natur

Cullen, G. (1971). *The Concise Townscape*. Oxford: Elsevier Architectural Press

Facebook. (2014). *Sharrow Vale Road: Community*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<https://www.facebook.com/SharrowValeHighStreet?fref=ts>> [2014-12-02]

Frey, H. (2007). Preface. I Thwaites, K., Porta, S., Romice, O., Greaves, M. (red.) *Urban Sustainability through Environmental Design: Approaches to time-people-place responsive urban spaces*. Oxon: Routledge, ss. xiii-xv.

Gehl, J. (2003). *Livet mellem husene: Udeaktiviteter og udemiljøer*. 6. utgåvan. Köpenhamn: Arkitektens Forlag

Gehl, J. (2010) *Cities for People*. Washington D.C.: Island Press

Hillier, B. (1996). *Space is the Machine*. Cambridge: University Press

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. London: Pimlico

Kostof, S. (1992). *The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History*. London: Thames & Hudson

Linköpings kommun. (2014a). *Detaljplan i Vasastaden för kvarteret Agraften m.fl. (Prisokvarteret) Utställningshandling Dnr. Sbn 2011-195*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.linkoping.se/Global/Bygga%20och%20bo/Planer%20och%20byggprojekt/Detaljplaner/Agraften/2011_195_kvAgraftenmfl_Planbeskrivning_utställning.pdf?epslanguage=sv> [2014-12-02] s22

Linköpings kommun. (2014b). *Detta är Linköping*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.linkoping.se/Om-kommunen/Detta-ar-Linkoping/>> [20141202]

Linköpings kommun. (2010a). *Gestalttningsprogram kulörprogram för kvarteret Automaten och Alnen, Övre Vasastaden. Rev: 2012*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.linkoping.se/Global/Bygga%20och%20bo/Planer%20och%20byggprojekt/Detaljplaner/Automaten%20o%20Alnen/2011_248_Automaten_alnen_Gestalttningsochkolorprogram_antagande.pdf?epslanguage=sv> [20141202]

Linköpings kommun. (2010b). *Översiktsplan för staden Linköping*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://weblisher.textalk.se/linkoping/10op/?page=1&mode=50&noConflict=1>> [20141202]

Linköpings kommun. (2008). *Planprogram för förnyelse och utveckling av Övre Vasastaden*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.linkoping.se/Global/Bygga%20och%20bo/Planer%20och%20byggprojekt/Markanvisning/Övre%20Vasastaden/Planprogram%20Övre%20Vasastaden.pdf>> [20141202]

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. London: The MIT Press

Modén, E. (u.å.a) *Linköpings historia. Äldsta skriftliga belägg*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.linkopingshistoria.se/medeltid/tidig-medeltid/#0>> [20141202]

Modén, E. (u.å.b) *Linköpings historia. Staden och Franciskankonventet grundas*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.linkopingshistoria.se/medeltid/1200-tal/#15>> [20141202]

Modén, E. (u.å.c) *Linköpings historia. 1940-1970: Expansion och omstrukturering*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.linkopingshistoria.se/1940-2000/1940-1970/>> [20141202]

Moughtin, C. (2003). *Urban Design: Street and Square*. 3. uppl. Oxford: Elsevier Architectural Press

Nationalencyklopedin. (2014). *urban*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/urban> [2014-12-02]

Nordqvist, M. (2009). *Med staden som förebild: Reflektioner kring det stadsmässiga*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://stud.epsilon.slu.se/426/1/nordqvist_m_090819.pdf> [2015-03-19]

Nyström, J. (2003). *Planeringens grunder; En översikt*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur

Ora Gallery. (2014) *Sharrowvale Road. Sheffield: Ora Gallery*. [Elektronsik]. Tillgänglig: <<http://www.orasheffield.co.uk/sharrowvale-road/>> [2014-03-28]

Näslund, E. (2013). *Hållbarhet på hög höjd*. Arkitekten, nr 10, ss 45-49.

von Schmalensee, M. (2013). “*Dags att börja bygga för singelhushållen*”. Sveriges Arkitekter i Dagens Nyheter. 8 november

Semberg, K. (2009). *Yttrande över samrådshandling avseende detaljplan i Vasastaden för kvarteret Agraften*. [Elektronisk]. Opublicerat manuskript, Kultur- och Fritidsnämnden, Linköpings Kommun. Tillgänglig: <http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCsQFjAA&url=http%3A%2F%2Faplinkopingse%2Fhandlingar%2Fkof%2Fsammantraden%2F2009%2F20090924_%2F09yttrandeversa%2F09yttra_ndeversa.doc&ei=cu14UtulKqjJ4gTs4IC4BA&usg=AFQjCNFIRLGV_5DKJuvjdQUitYZra7I9xw&sig2=bErOaWnXi3uypEgvPEho2A&bvm=bv.55980276,d.bGE> [2014-12-02]

Sharrow Vale Community Association. (u.å.) *Welcome to Sharrow Vale Road*. [Elektronsik]. Tillgänglig: <<http://www.sharrowvalecommunityassociation.co.uk>> [2014-03-28]

Sheffield City Council. (2013). *City Profile Introduction*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<https://www.sheffield.gov.uk/your-city-council/sheffield-profile/introduction.html>> [2014-03-28]

Sheffield City Council. (2014). *Sheffield Population Estimates*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<https://www.sheffield.gov.uk/your-city-council/sheffield-profile/population-and-health/population-estimates.html>> [2014-03-28]

Sheffield Libraries Archives and Information. (2011). *Sheffield's Population Statistics 1086-2001*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<https://www.sheffield.gov.uk/libraries/archives-and-local-studies/research-guides/population-statistics.html>> [2014-03-28]

Sköld, J.E. (2014). *En ny tid - en ny tunnelbana: Kollektivtrafiken spelar en central roll i framtidens Stockholm*. SL i Metro. 7 mars

Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket & Boverket. (2007). *Trafik för en attraktiv stad*. 2. utgåvan. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf> [20141202]

The Natural Step. (u.å.). *Backcasting*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://www.naturalstep.ca/backcasting>> [2014-12-03]

Thwaites, K., Mathers, A. & Simkins, I. (2013). *Socially Restorative Urbanism: The theory, process and practice of Experiemics*. Oxon: Routledge

Thwaites, K., Porta, S., Romice, O. & Greaves, M. (red.) (2007). *Urban Sustainability through Environmental Design: Approaches to time-people-place responsive urban spaces*. Oxon: Routledge

Thwaites, K. & Simkins, I. (2007). *Experiential Landscape: An approach to people, place and space*. Oxon: Routledge

Tibbalds, F. (1992) *Making People-Friendly Towns*. London: Spon Press

Whyte, W. H. (1980) *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington D.C.: The Conservation Foundation

Wikipedia (2014a). *History of Sheffield*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Sheffield> [2014-03-28]

Wikipedia (2014b) *Linköping*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://sv.wikipedia.org/wiki/Linköping>> [2014-12-03]

Övre Vasastaden. (2012). *Historik*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://ovrevasastaden.se/?page_id=9> [2014-12-02]

Kartkällor

Cohrs, E. (1928). *Linköping*. [Elektronisk]. Tillgänglig: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cohrs_Linköping_1928.jpg

Rikets allmänna kartverk. (1948). *Ekonomisk karta över Sverige, Linköping J133-8f5h49*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://etjanster.lantmateriet.se/historiskakartor/>

Rikets allmänna kartverk. (1882). *Generalstabens karta över Sverige, Linköping J243-45-1* [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://etjanster.lantmateriet.se/historiskakartor/>

Rikets allmänna kartverk. (1868-1877). *Häradsekonomska kartan, Linköping J112-45-3*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://etjanster.lantmateriet.se/historiskakartor/>

Ordnance Survey. (2009a). *SK3389NW*. Tillgänglig: Sheffield Local Studies Library

Ordnance Survey. (2009b). *SK3389NE*. Tillgänglig: Sheffield Local Studies Library

Ordnance Survey. (1985). *OS SK3385NE*. Reviderad, original från 1967. Tillgänglig: Sheffield Local Studies Library

Ordnance Survey. (1923), *OS Yorkshire West Riding, Ecclesall Bierlow Union, Sheet CCXCIV.11*. Tillgänglig: Sheffield Local Studies Library

Bildkällor

Alla bilder publiceras med upphovsrättshavarens medgivande.

Alla fotografier, kartor och illustrationer är, där inget annat anges, producerade av författaren

ÖVRIGA FOTOGRAFIER:

Bild 77: Steven Vance, *Blue Bike Lanes*, <http://www.flickr.com/photos/jamesbondsv/5355971166/>, (Licens: Creative Commons BY-NC-SA 2.0)

ÖVRIGA KARTOR:

Bild 2, 44, 52, 53, 54, 55, 68: © Lantmateriet, i2014/764 anger att studenter vid SLU har rätt att publicera det aktuella kartmaterialet från Lantmateriets geodata tillsammans med egen information i självständiga arbeten och i vetenskapliga publikationer.

Bild 4¹, 4², 34: Alla produkter och kartor som finns i Ordnance Surveys OS OpenData är fria för all nedladdning, användning och reproduktion.

Bild 6: Allt material från Ordnance Survey som överstiger 50 år från slutet på det kalenderår då kartan publicerades får reproduceras utan avgift till Ordnance Survey.

Bild 19: Ordnance Survey tillåter reproduktion av kartmaterialet då följande kriterier uppfylls:

- kartmaterialet används enbart till en akademisk rapport eller liknande

- kartmaterialet används inte i kommersiellt syfte

- kartmaterialet vidarebefordras eller säljs inte vidare utan ytterligare tillstånd från Ordnance Survey. Om kartmaterialet används i samband med akademisk forskning får en kopia för tillgänglighet på universitetsbiblioteket göras, men inga andra kopior för produceras.

- kartmaterialet måste alltid visas tillsammans med följande text: © Crown Copyright. Reproducerad med tillstånd från Ordnance Survey.

Bild 48, 49: Lantmateriet. Kartor över 70 år gamla får publiceras fritt, då upphovsrätten löpt ut.

Bild 50: Wikimedia Commons. Kartor över 70 år gamla får publiceras fritt, då upphovsrätten löpt ut.

ÖVRIGA ILLUSTRATIONER:

Bild 113: Illustration: Jesper Engström, AIX arkitekter